MAGYAR SZÁRNYAK

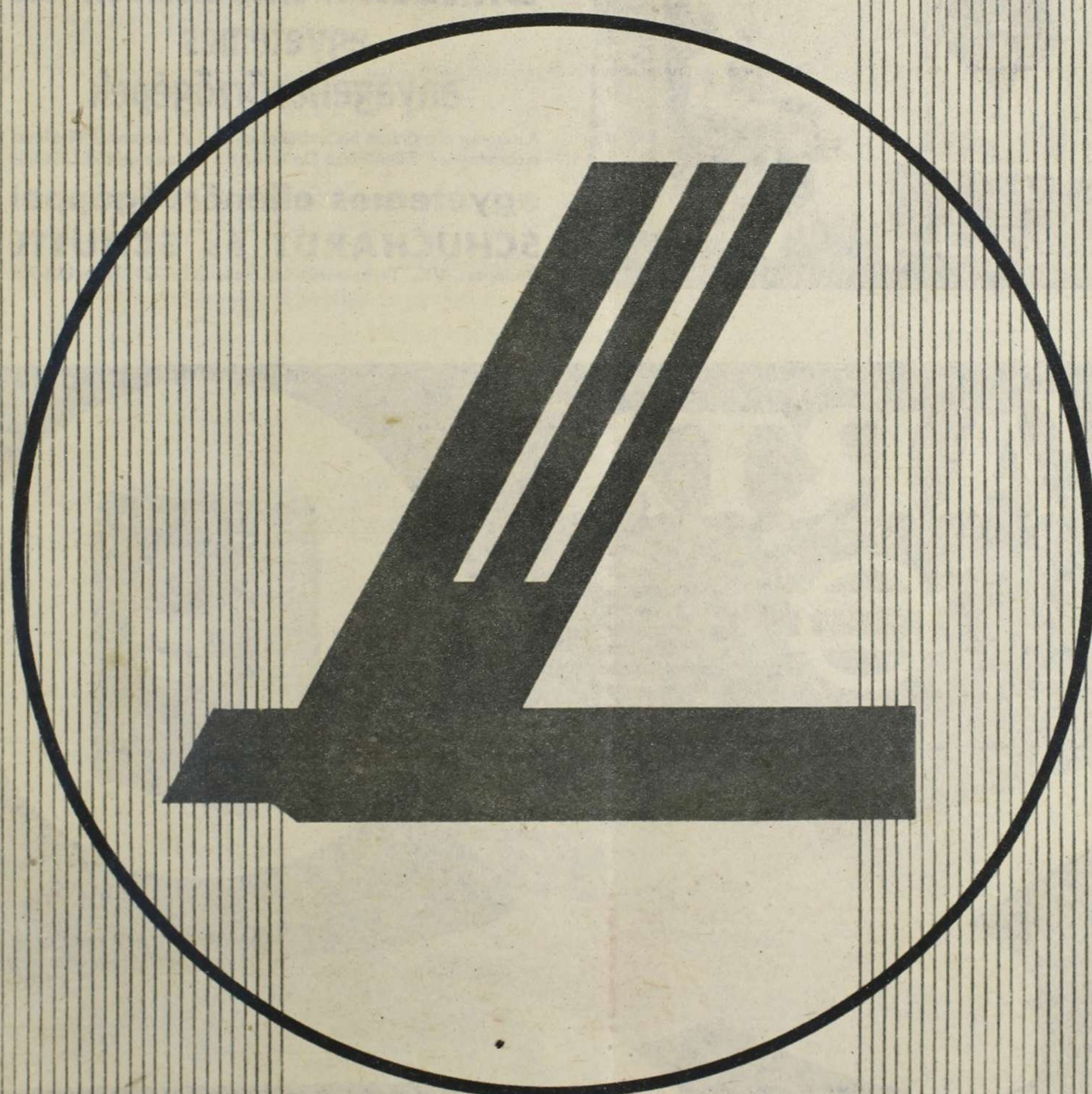
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN

1944 MÁRCIUS 1. (VII. ÉVF. 5. SZÁM)



Ez az útirány!

Focke-Wulf



MAGYAR SZÁRNYAK
REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT RIVISTA AERONAUTICA
ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * VII. ÉVFOLYAM, 5. SZÁM * BUDAPEST, 1944 MÁRCIUS 1

JELENTKEZÉSI FELHÍVÁS
A HADERŐNKIVÜLI REPÜLŐ KIKÉPZÉSRE

A Magyar Aero Szövetség a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap támogatásával az idén is folytatja a haderőnkívüli repülőgépvezető- és szerelőelőképzést. A jelentkezéssel kapcsolatban hivatalosan közli a következőket:

1. Haderőnkívüli repülőelőképzésre a tartalékos tiszti és legénységi állományba jelentkezhetnek tiszta keresztény származású, magyar állampolgárságú ifjak 17 és 20 év között. A tartalékostiszti állományba való bejutáshoz középiskolai érettségi bizonyítvány, a legénységi állományhoz pedig négy középiskola, kivételes esetben nyolc elemi iskola elvégzése szükséges.

2. A szerelőelőképzésre tiszta keresztény származású, magyar állampolgársággal rendelkező ifjak jelentkezhetnek legalább négy elemi iskolával, 16 éves kortól 20 évig.

Az érdeklődő ifjúság részletes felvételi tájékoztatót a Magyar Aero Szövetségnél (Budapest, V. kerület, Vigadó- u. 2. szám), a m. kir. honvéd kiegészítő parancsnokságoknál, a katonai repülőterek parancsnokságainál, valamint a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap kiképző kereteinek repülőtér ügyvezetőinél kaphat.

Jelentkezési határidő 1944 március 31.

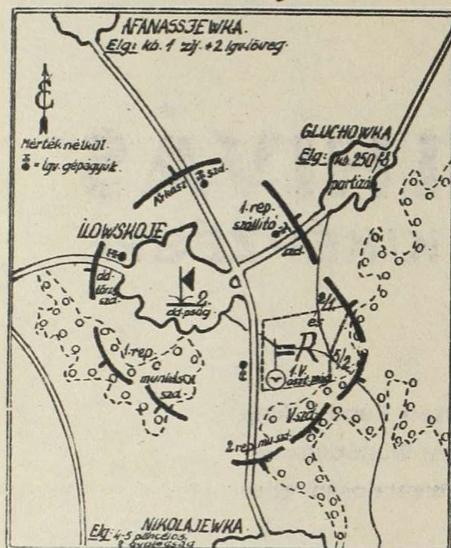
A m. kir. »vitéz Horthy István« honvéd repülőakadémiára törekvő ifjúság (az akadémia a honvédség hivatásos repülőtisztjeit neveli és képezi ki) a Magyar Aero Szövetségnél ne érdeklődjék az akadémiára való felvétel iránt, — a felvételre vonatkozó pályázati feltételeket kivonatosan ismertetjük lapunk 18. oldalán.

Ilovszkoje védelme 1943 január havában

(4. folytatás.)

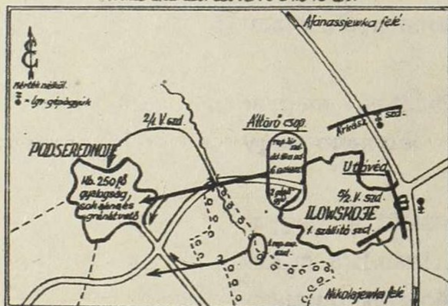
Az Ilovszkoje körvédelmi vonal I. 17-i helyzetét az alábbi vázlat mutatja:

1943. I. 17-i helyzet.



1943. I. 18-án, koradélután Csukás Kálmán vezérkari alezredes, Lécz József százados, vezérkari főnöke és szűkebb törzse jelenlétében az alábbi vázlaton rögzített áttörési parancsot adta ki:

Csukás alez áttörési terve I. hó 18-án.



Megjegyzések a vázlathoz:

1. A Moksony zászlós parancsnoksága alatt P. községet É-ről megtámadó 2. I. (kolozsvári) vadász üzemi század feladata a falu É. kijáratát biztosítani.

2. A Dósa százados parancsnoksága alatt lévő áttörő csoport feladata: P. községet az ellenségtől megtisztítani és mindaddig tartani, amíg a vonatrészek, sebesültek és menekültek át nem haladtak Budennyi felé.

3. A vitéz Keresztury főhadnagy parancsnoksága alatt lévő 1. rep. munkás szd. feladata áttörni Budennyi felé, egyben biztosítani a P. alatti útkereszteződést.

4. Utóvéd parancsnoka: Heppes Aladár százados, az 5/2. vadász- és az I. szállító rep. üzemi szd.-okkal.

5. Gyülekezés a támadáshoz a község Ny. kijárójánál.

66. Támadás kezdete 18 órakor, illetve a lgv. gépágyúk tűzmegnyitására.

Az eligazítás rövid ideig tartott. A lassan beálló félhomályban tompán, határozottan hangzottak a parancsok. Lécz százados, mint sokat tapasztalt földi harcos a követendő harceljárást oktatta. A parancsokat átvett tisztek feszes tisztelgéssel búcsúztak s siettek csapataikhoz. A torzonborz, kimerült tekintetekből tiszta szem ragyogott, a csak egyöntetűnek nem nevezhető téli ruházat alatt hősi magyar katonaszívek dobogtak...

Moksony zászlós a kolozsvári századdal azonnal el is indult, hogy 18 órakor a támadás megindulásakor már rátámadhasson P-re. Magam, mint az áttörő csoport parancsnoka, röviden eligazítom Bartos Béla századost és Baltazár főhadnagyot a dandár törzsszázad, illetve a rep. híradó század parancsnokait és parancsot adok a dandárparancsnokság előtti azonnali gyülekezésre. Közben intézkedem a fontosabb épületek és raktárak robbantásra való előkészítésére. Végrehajtani majd az utóvéd fogja...

Holdfényben, mérsékelt hidegben folyik a sorakozó. Beadják a jelentéseket. A híradószázad kerül az élre. Mögötte a földiekből alakított hat szakasz sorakozik. Bartos századost a falu szegélyénél vesszük fel. Rövid buzdító beszédet tartok. Áttörünk, bajtársak?! — kérdem. — Áttörünk! — zúg száz és száz torokból a kiáltás. Mindenki keményebben szorítja a puskaszíjat, jobban megmarkolja a szuronyt és *énekszóval* indulunk a jó egy kilométerre lévő faluvég felé. Ott elfoglaljuk a készenléti helyzetet. Már csak percek hiányzanak a 18 órához, amikor Csukás alezredes személyesen közli, hogy a támadás elmarad. Értesítést kapott, hogy holnap egy német zászlóalj érkezik a faluba s majd velük együtt kíséreljük meg az áttörést.

Mintha a föld mozdult volna meg alattunk... Erre nem számítottunk. Csak úgy ég mindenki a harcikedvtől, az idő is enyhült, a látás kb. 2—300 méteres, meglepetésre a legalkalmasabbnak látszik és szinte egy ritmusban dobognak a szívek... De katonák vagyunk, a parancs... az parancs! Leverten, rosszkedvűen menetelünk vissza a faluba... *csak azért*, mert nem engedték, hogy egy kicsit szembenézzünk a halállal. A 2. I. vadász szd-ot azonban már nem lehet kiértesíteni. Ők már valahol messze járhatnak. Feltűnő azonban, hogy egész este egyetlen puskalövést nem hallottunk irányukból.

Január 19-én kora reggel halljuk már, hogy a várt német zászlóalj mégsem érkezett meg. Moksonyékról sincs semmi hír. Az áttörés újabb időpontja: 11 óra. Alig, hogy ezt halljuk, beérkezik egy páncélos tiszt s jelenti, hogy a páncélos hadosztály kb. 30 harckocsija Nikolajevkán van. Az ő feladata az, hogy felvegye velünk az érintkezést. Nosza, nagy az öröm! Csukás alezredes Lécz századost gépkocsin azonnal Nikolajevkára küldi. Felajzva várjuk a harckocsik beérkezését. De újabb keserű csalódás: Lécz százados és az összekötő tiszt *magukban* térnek vissza. A harckocsik Nikolajevkáról ismeretlen irányba eltávoztak. Most azután végképpen magunkra maradtunk. Már rádióösszeköttetésünk sincs...

Csukás alezredes elrendeli, hogy általában a tegnapi terv szerint mindenki azonnal készüljön fel. A támadás végső időpontja 13 óra. A változás annyi, hogy a kolozsvári szd. helyén egy földiekből alakított csoport támad s a készenléti hely nem a falu szélén, de egy onnan kb. negyedóra járásnyira lévő mély vízmosásban van. Sorakozó, indulás... Kb. 18°-os hidegben vágunk neki az útnak. Az utolsó pillanatban még néhány géppuskát kapok a mátyásföldi 5/2. vadász szd-tól. Negyedórával a támadás időpontja előtt érkezünk be. Azonnal tájékozódom és kiadom a támadási parancsokat, majd jelentkezem Csukás alezredesnél. Akkor látom, hogy egy harckocsi is van a mélyedésben. Alámrendelik. Rommel jut az eszembe... de... máris Lécz százados kérdez ki kiadott parancsaim felől. A domb tetején vagyunk. Mögöttünk az erdő fái között ide-oda vonuló egységek. Balra, hosszan az erdő szélén, fekvő, figyelő emberek. Előre húsz méterre két gépágyú. És előttünk féljobbra kb. másfél kilométerre Podserednye község... A messzeségből alattomos csendben dermednek az ócska és piszkos viskók. Kietlen, fagyos, igazi orosz táj. Az embernek az az érzése, hogy kriptában van s mintha a szavak is belefagynának az ólomsúlyú sűrű levegőbe. A falutig egyetlen mély hótakaró. A kis házak között mereven és szürkén hegyesedik a falu temploma. Lécz századost valami végtelenül furcsa nyugalom üli meg. De ez nála nem feltűnő. Ismerem őt még A-ról, ahol két nappal ezelőtt találkoztam vele. Akkoriban, ott, abban az átkozott kiismerhetetlen helyzetben is olyan egyszerűen és természetesen osztogatta parancsait, mintha csak valami dunántúli kihelyezésen lett volna. Megyek vissza a harckocsihoz. Feladata a támadás térnyerése után az úton előnyomulni s a hozzátapadó Aba-Novák szakasszal délről betörni a faluba. Közben a híradó szd. megkezdte a támadást. Nagy iramban szaladnak és szökellnek előre a bátor híradók. Erre felszabadul a némaság s óriási robajjal végódnak be egymásután az orosz gránátok és aknák az erdő szélére s a támadók közé. Megszólalnak a gépágyúink. Egymásután gyúlnak ki a falu innenső házai. A tüzérektől hallom, hogy a templomtoronyban orosz figyelő van. Hát ezért lőnek ilyen pontosan! A gépágyuk egykettőre megirányozzák a templomot, a második, vagy harmadik lövés már telitalálat. Kifüstöltük a figyelőt! A harckocsi is felkúszik a dombra: újabb házak gyúlnak ki. Egy tehergépkocsi parancsom ellenére nem áll meg a mélyedésben, hanem egy lendülettel a dombra szalad. Fülrepesztő dörejjel vág bele egy akna s véresen repülnek szerteszét a gépkocsivezetők s a rajtalevők. Mellettük rohanok el. Viaszsárga arccal és nyitott szemmel merednek az égre a legelső *hősi halottak*.



Bombarakodás a Ju. 88. bombázóba



A motorszerelő utolsó simításait végzi

SZERELŐINK MUNKÁJA LÉGIERŐNK HARC-KÉSZSÉGÉNEK ZÁLOGA

Motorcsere Fw. 189. közelfelderítő gépünkön

Megindul az általános támadás. Óriási lendülettel haladunk előre. Mennél közelebb érünk a községhez, annál erősebbé válik az oroszok tüze. Tömegével zizzennek és surrognak a lövedékek, szüntelenül vágódnak be az aknák és gránátok. Már viszik is az első sebesülteket. Egy szánon Baltazár Gyuszit fedezem fel. Halottsápadt. Egy akna közvetlen közelből szórta tele. Hősiesen leküzdve fájdalmát, mosolyogva mondja: Na Szepi, engem már visznek... Harcoljatok helyettem is! Máris rohanok tovább. Széles félkörben igen jól haladunk a falu felé. Baj azonban, hogy az emberek egyre jobban tömörülnek. Az elhárító tűz szinte már az elviselhetelenségig nő. Szörnyűséges valami aknavetők és gránátvetők ellen küzdeni. Most látom csak, micsoda hősies teljesítmény gyalogosnak lenni. A csomagok egyik pillanatról a másikra úgy esnek le az ember mellé, hogy éppen csak lehasalok s mire a becsapódás helyére nézek, ott csak nagy fekete foltot látok s mozdulatlan embereket. De mi is jól dolgozunk. Gépágyúink mellett golyószóróink és géppuskáink is erősen puhítják az oroszokat. Itt-ott érezhetően ellanyhult a vörösök tüzelése. Ilyenkor, ahogy figyelem, vagy kilőttük őket, vagy — s ez gyakoribb — állást változtatnak. Dermesztő a hideg, mély a hó. Vastag téli kesztyűmben célozni sem tudok. A célzott tüzeléshez kénytelenek vagyunk lehúzni a kesztyűt s meztelen kezünk valósággal odafagy fegyverünkhöz. Oldalt tőlem Deák főhadnagyot látom egy golyószóróval. Mögöttem Noviczky Pista dolgozik géppuskásaival. Mindketten példaadó hősiességgel rántják magukkal előbbre és előbbre az embereket. Közvetlenül mellettem fegyvermesterünk, Kovács őrmester tüzel egy golyószóróval. Centiméterről-centiméterre dolgozzuk előre magunkat. Óriási hiba, hogy az emberek máris túlontúl összetömörültek. Természetes ösztöne ez a földiharcban járatlan katonának. Dehát ezen segiteni már hogy lehetne!? Csak a harckocsi jönne már! Érzem, ha most elötörne, mindnyájunkat magával rántana a faluba. De sehol nem látom. Eltünt valahol az útkanyarulat mögött. A jobbszárny támadókat sem látom egész idő alatt. Komoly veszteségeink vannak. Itt is, ott is, vánszorgó sebesültek baktatnak visszafelé. Támadólendületünk erősen megtört. Csak itt-ott látok egy-egy szökellő alakot. Tüzünk is ellanyhult. Rohanok vissza a harckocsiért. Fele úton jelentik, hogy mozdulatlanul vesztegel az erdőszélen. Borzasztó! Visszafele menet látom, amint Deák Lacit támogatják hátra. Comblövést kapott. Megint legelől vagyok. Most kb. 300 méterre lehetünk a falutól. Jaj, de borzasztóan egycsomóba sürüsödtünk! Egy-egy orosz aknatalálat sokszoros veszteséget okoz. Kovács őrmester mellettem szakadatlanul lő. Egyszerre csak felémfordítja mindkét tenyerét. Egyetlen lövedék szaladt át két kezén. Odadobom a sebkötöző csomagomat. Egy ember bekötözi s ő is otthagy bennünket. Golyószóróját is használhatatlanná tette a találat. A tartalékszakaszt magamhoz rendelem. Attól tartok, hogy az oroszok D-ről belénk támadnak. De nem! Éppen ellenkezőleg, a falu É. részéből kb. 30—35 oroszt látok kiszaladni. Hál' Istennek, gondolom, ezek menekülnek vagy segitségért futnak. Embereink azonban belefagyva a hóba, szinte teljesen mozdulatlanul feküsznek. Csak a jobbszárnyon látok mozgást. De ott sem előre, hanem hátra. Ezek azt hiszik, hogy az oroszok át akarják karolni őket, gondolom s mielőtt általánossá válnék a zavar, gyorsan elhatároztam, hogy végigfutok a vonalon s minden körülmények között előreviszem az embereket.

De csak vinném... Mert amint a fedező domb mögül kidugom a fejemet, egyszerre csak hatalmas, éles ütést érzek a nyakamon. Elájulok.

Csak homályosan emlékszem a többire. A parancsnokságot átadtam a mögöttem fekvő tartalékszakasz parancsnokának s Nagykunsági szakaszvezető és a mellettem termő Havaj-Baczka őrvezető hátravezettek az erdőbe. Ott egy szánra ültettek s megindultunk a falu felé.

Félig aléltan a fájdalomtól is csikorgott a fogam, hogy így kellett *visszatérnem* a községbe. Szinte könnyeztem a tehetetlenségtől s elkeseredéstől. Dehát így hozta a Sors...

A parancsnoksághoz érve azonnal bekötöznek. Legényem sírva nézi sebemet. Semmi baj, Gyurka, katonadolog! — s még én vigasztalom.

A kötözés után küldönc rohan a szobába s jelenti, hogy egy tehergépkocsi azonnal indul a sebesültekkel. Hát mégis sikerült az áttörés — reménykedem. A folyosóra kilépve Valézy Lajost látom, amint hárman is cipelik. Pálos Géza súlyos váll-lövést kapott. Felkapaszkodunk a tehergépkocsira s indulunk. Lépésben megyünk a falu széléig. Hosszú várakozás. Ott hallom, hogy Csukás alezredes is súlyosan megsebesült, de így is tovább harcolt s ő adta a parancsot a vonatrésznek azzal, hogy „szabad az út" az azonnali indulásra.

Hosszabb-rövidebb iramodással a vízmosáshoz, majd az erdő széléhez érünk, ahonnan a délutáni támadás indult.

Meglehetős sötét van, de *teljes* bizonytalanság. Az út szélén szánok, emberek vad összevisszaságban. Jobbra előttünk egy szénaboglya ég kisértetiesen. Az oroszok gyujtották fel vagy gépágyúink. Hosszasan állunk. Messze elől a községből tüzfények cikáznak. Az égő házak zsarátnokai. Valahol az útkereszteződés felől időnként kirobbanó vad tüzelés. A falu széléről pedig tüzgolyók repülnek az útkereszteződés irányába. Valóságos szentistvánnapi tüzijáték... Kárörömmel látom, hogy az orosz gépágyúk mind túlmagasan céloznak. Még mindig állunk. Kiszállok a gépkocsiból s előremegyek. Előttem hosszú gépkocsisor. Párszázméter után az élre érek. Itt már tűzharc folyik. Szökellni kell. Szörnyen fáj a nyakam. Néhány száz méterrel előttünk újabb gépkocsikra bukkanok. Sebesültszállító gépkocsink! Baltazár Gyuszi, Pálos Géza és a többiek! Szökellés közben elvesztem egyik kesztyűmet. De mit számít már ez... Az élre érve szörnyű látványként bontakozik ki az útkereszteződés. Mintha csak a halál völgyében járnék. Az út tele holtakkal, gépkocsival, szekérrel s mindenféle felszereléssel. Tömegmészárlás folyt itt. Persze, itt lepték meg az oroszok I. 17-én a a visszavonulókat.

Felejthetetlenül vad kép. Még e borzalmak közepette is elámulok rajta... Itt azután terepjáró gépkocsi is alig haladhat át — állapítom meg. De talán mégis, — fűzöm tovább gondolataimat — amint az úttól balra mély gépkocsijárta hócsapást fedezek fel.

Persze — alakul ki bennem valami összefüggés a sokmindenféle hallottakból — a Csukás alez. által este újonnan megindított támadó él itt jutott át az oroszok gyűrűjén. Már emlékszem is Héjjas szd-ra, aki egy-két órával ezelőtt lőszert szállított az élen levő gépágyúk részére.

(Befejező folytatás következik.)

Légigyőzelmeim titka



Vitéz Szentgyörgyi Dezső törzsőrmester, a jelenlegi háború eddig legeredményesebb magyar tiszthelyettes vadászpilótája a fenti címmel február hó 9-én a honvédműsor keretében előadást tartott a rádióban. Másfél hónap alatt hét légigyőzelmet aratott a rendszerint túlsúlyban lévő szovjetrepülők ellen és előadásában azokról a „műhelytitkok"-ról számolt be, amelyeknek pompás harci teljesítményét köszönhette.

Amikor gyors egymásutánban kezdtem aratni légigyőzelmeimet, kevésbbé szerencsés bajtársaim s különösen a tűzkeresztségen még át nem esett ujoncok többször fordultak hozzám azzal a kérdéssel, hogy mi a sikereim titka.

Nekik sem mondtam mást, mint amit most rádión keresztül közre adok. A jó felkészültség mellett elsősorban szerencse kell hozzá. Mert hát nem a szerencse furcsa játékának kell azt minősítenem, hogy teljes egy éven át, úgy nyáron, mint télen állandóan szeltem az ellenséges légiteret vadászgépemmel, de nemhogy légigyőzelmet nem arattam, hanem még muszka gép sem akadt a csövem elé.

Már le is tettem arról, hogy valaha is ellenséges gép lelövésével dicsekedhetem. Hogyan lehetek így méltó utóda az első világháború legendáshírű magyar vadászainak? — szégyenkeztem magamban. Elkeseredésemben felváltásomat kértem. Századparancsnokom, Ujszászy százados úr, a lelkemre beszélt. Maradtam és egyszerre megtört a jég. Június 27-én elkeseredett légiharc után lelőttem az első ellenfelemet, egy Jak 1-et és ettől kezdve mellém szegődött a szerencse. Alig egy hónap leforgása alatt légigyőzelmeim számát hétre emeltem.

Természetesen a szerencse önmagában véve korántsem elég a légigyőzelemhez. Sehol másutt nem érvényes annyira az a régi katonamondás, hogy „állandó szerencséje csak az alaposnak van", mint a repülésnél s kiváltképpen a légi harcoknál. Alaposság alatt itt azt értem, hogy az embernek lelkiismeretesen fel kell készülnie a reá váró feladatokra.

Elsősorban ismernie kell gépének minden csinját-binját. Repülő nyelven mondva a gépnek a „kézben" kell lennie. Ki kell csiholni belőle a legnagyobb teljesítményeket, mert csak így kerekedhetik ellenfele fölé, illetve így menekülhet meg a túlerejű ellenség elől. A vadásznak művésznek kell lennie a gépvezetésben.

Ez sem elég azonban. Jól is kell lőnie. A légi harcban csak pillanatokra adódnak kedvező célok, ezeket azonnal ki kell használni. Sohasem felejtem el azt a jelenetet, amikor parancsnokommal együtt addig helyezkedtünk az orosz gép mögé, amíg egyszer csak rövid sorozatot látunk becsapódni a pilótaülésbe és az orosz már pereg is lefelé. A következő pillanatban egy német Messerschmitt 109 suhan el előttünk és vezetője barátságosan integet felénk. Megismerjük: a lovagkeresztes német őrnagy. Ő a nagy gyakorlata folytán már messziről, néhány lövéssel leterítette zsákmányunkat.

A pontos célzás lőszertakarékossággal is jár. A repülőgép fegyverzete a nagy súly elkerülése céljából szűken ellátva lőszerrel. Ha az ember könnyelműen elpuffogtatja, éppen akkor kell félbeszakítani a harcot, amikor már kitálalva „fekszik" előtte az ellenfele. Túlerővel vívott harcban pedig a lőszerhiány maga a halál. Még ma is izzadok, ha első léggyőzelmem napjára gondolok. Alig maradt már pár töltényünk és még mindig vagy harminc Jack 1 rajzott körülöttünk. Húztuk az időt kísérőmmel, a „Koponyá"-val együtt, de — utólag bevallottuk — nem adtunk volna egy lyukas garast az életünkért. Szerencsénkre négy német bajtárs jött segítségünkre és megmenekültünk.

De tisztában kell lennie a vadászpilótának ellenfele gépeivel is. Ismernie kell előnyeit, hátrányaikat. Az Il-2-ről, az oroszok hírhedt és agyonpáncélozott alacsonytámadó gépéről például jól tudtuk, hogy a hasán lévő olajhűtőjét könnyen fel lehet gyujtani. Természetesen ezt vettük célba és én is így lőttem ki augusztus 3-án a magam Il 2-jét, amely egyébként Stormovik néven talán közismertebb.

Utolsónak említem a vadászpilóta leglényegesebb lelki tulajdonságát, a rámenősséget. A vadász kellő megfontoltsággal válassza ki legkedvezőbb támadási célját és a legkedvezőbb támadási helyzetet, de azután határozottan törjön előre és vívja végig a harcot fogcsikorgatva ellenfele leküzdéséig. Tétovázva és habozva csak veszteni lehet. Hét légigyőzelmem a bizonyság rá, hogy az elhatározással sohasem késlekedtem.

Vitéz Szentgyörgyi és hű kísérője, »Koponya« a Me. 109. G. gépen



AZ UTOLSÓ LÉGIHARC

Ittebei Kiss József emlékére

A májusi napsugár melegen tűzött le a pergínei völgybe. Bársonyos simogatására a természet teljesen felöltötte tavaszi színpompáját és a kis szőlőhegyre épült Villa Giulia úgy fehérlett ki belőle, mint az ógörögök képzeletében élő „boldogok szigete".

Látszólag békés csend honol mindenütt. Pedig hol a béke? Hiszen éppen ma, május 24-én van harmadik évfordulója annak, hogy Olaszország hadat üzent volt szövetséges társának, a Monarchiának és azóta az Alpok festői világa is elkeseredett harcok színterévé vált. Itt a völgyben, az Adige és a Brenta vízválasztójánál szintén tanyát vert a háború. Az országút mentén repülőtér épült és négy repülőszázad: az 55. vadász, a 21., 24. és 48. felderítő nyert elhelyezést rajta.

Az 55. század hangárja előtt élénk a mozgás. Alig néhány perccel ezelőtt, 10 órakor érkezett a hír, hogy az arcvonalat 16 Caproni bombázógép repülte át Feltre—Bellunó iránnyal. Mindkét piavementi városka igen fontos szerepet tölt be az osztrák-magyar hadsereg utánpótlása szempontjából és ezért az 55. vadászszázadot is felkérték, hogy az olasz légitámadás elhárításában segítse ki a Feltrén települt 60. vadászszázadot, amelynek a híres Linke Crawford főhadnagy állt az élén.

Ittebei Kiss József tiszthelyettes raja van készültségben. A fiatal 22 éves pozsonyi fiú mellét ekkor már 3 arany vitézségi érem díszítette és 19 légigyőzelem babérja övezte homlokát. Kísérői szintén magyarok: Kirják István őrmester és Kasza Sándor szakaszvezető.

Egyidősek. Mindhármukban duzzad a tetterő, a fiatalos jókedv, amely nevetve néz szembe a nagy „Kaszás"-sal. Számos izben szelték át már együtt az Alpok fagyos légterét és az ádáz légiharcokban rajuk szoros egységgé kovácsolódott össze.

Ott állnak már gépeiknél, a 422-esek Phőnixnél. Kiss gépének törzsét vastag fehér gyűrű köríti. Ez az ismertető jele. Kirják gépén a fehér gyűrűben egy, Kaszáén pedig két fekete csík húzódik. Jól ismert jelek ezek már a Hétközség fennsíkja felett.

Alig múlt el néhány perc és a raj már a levegőben van. Tág kötelékben repülnek, Kirják balról, Kasza jobbról kísér. Kört írnak le a repülőtér körül, majd keletre vágnak és közben emelkednek. Egyre mélyebbre süllyed alattuk a Caldonazzó- és Levico-tó, túlhágják már a Cima Dodici (2338 m) magasságát és Borgónál, a gyönyörű Val Sugana bejáratánál 4000 körül járnak. Itt már fagyos a levegő, de fűti őket a harc heve s mit sem érezve húznak tovább Feltre irányában.

Primolanonál, az olasz záróerődnél a Brenta délre fordul. Búcsút kell venniök tőle. Kasza szakaszvezető hátratekint. Délnyugati irányban, Aslago felől 4 gépet pillant meg. Angol vadászoknak gyanítja őket. Teljes gázt ad és szorosan rajparancsnokának a gépe mellé zárkózik. Jelekkel értésére adja a veszélyt. Most már mindketten tisztán látják, hogy angol Sopwith vadászgépek vették őket üldözőbe.

A jól bevált régi recept következik. Kiss Kirjákkal együtt menekülést színlel és mindketten erős zuhanással igyekszenek elkerülni az angolok figyelmét. Kasza, mint kiváló műrepülő, ottmarad csaléteknek és az a feladata, hogy mindaddig magára vonja a négy angolt, amíg két bajtársa a zuhanás után kellő magasságot nem nyer és az ellenség hátába nem kerül.

Kasza mesterien oldja meg feladatát. Enyhe süllyedéssel Feltre felé csalogatja az angolokat, s bár hol az egyik, hol a másik közelíti meg, de sohasem engedi lövőhelyzetbe őket. Kiss és Kirják közben újra emelkedni kezd és hátulról az angolokra csap.

Kasza elérkezettnek látja az időt és hirtelen megugrik az üldözők elöl. Fejre nyomja gépét, túl a függőlegesen és csak jó 500 méternyi zuhanás után veszi ki fél orsóval. Amint rendes repülőhelyzetbe kerül és emelkedni kezd, körülpillant. Szinte hihetetlen! A négy angolhoz hat újabb Sopwith csatlakozik. Az újonnan érkezettek Kirjákra vetették magukat és elválasztották Kisstől, aki már beült az egyik angol mögé, de több Sopwith viszont őt vette célba.

Kasza rajparancsnoka megmentésére indul. Két Sopwith azonnal feléje fordul, de ő csak barátját látja most maga előtt végveszélyben. Felismeri az ellenfeleket is. Akit Kiss üldöz, az a híres „Y", a legjobb angol vadászok egyike, testvére, a „Z", pedig ott repül már szinte méterekre Kiss mögött. Az „Y"-t körülölelik Kiss géppuskájának foszforcsíkjai és a híres Sopwith, amely annyi derék repülőnket küzdötte le, egyszerre zuhanni kezd lefelé. Kiss gépe követi őt, de Kasza bizonytalannak látja mozgását. Eltalálták volna? Kasza elkeseredetten férkőzik a „Z" hátába és megnyomja a lőbillentyűt. A tűzkéve jól ül és a híres triász — az elsőt, az „X"-et, nemrégiben Linke főhadnagy kényszerítette leszállásra Feltrén, — harmadik tagja is zuhanni kezd.

De Kaszának nincs ideje figyelni őket. Három angol ül mögötte. Félrerántja a gépét. Szerencséjére! A géppuskasorozat egy arasszal az ülése mögött kezdte átlyuggatni a géptörzset. Ha egy pillanatot késik, már őt is eltalálják. De mi ez? Gépe, amely olyan volt, mint a kezes bárány, most nem engedelmeskedik neki. Levágja a fejét és már pereg is lefelé. Dugóhúzó! A centrifugális erő az ülés falához nyomja. Sokszor megcsinálta — akarattal — ezt az elég kellemetlen repülési figurát, de most önkéntelenül esett bele és nem örül neki. Bár még elég magasan van, de érzi, hogy alighanem baj van a kormányokkal. Így pedig aligha sikerül kivennie a gépet a rendes repülési helyzetbe. S míg ezek a gondolatok gördülnek át agyán, az egyik angol tovább lövi őt. Nem akarja kiengedni áldozatát a karmai közül.

Veszedelmesen közeledik a föld. Az angol nem követheti

A perginei (Trentotól keletre 18 km-re) repülőtér, ahol az 55. vadász és a 21., 24. és 48. felderítő repülőszázad települt le. A kép hátterében látszik a Fersina-patak medre, majd ezen túl a vasúti töltés. A havas hegyhát a Marzola (1737 m) és Chegul (1471 m) csúcsokat összekötő vonulat

Az 55. vadászrepülő század repülőgépvezetői. A középen keresztbetett lábakkal álló pantallós tiszt Maier József százados századparancsnok. Tőle balra áll Kenzián főhadnagy, a század első tisztje. Kiss József tiszthelyettes a jobbszélről a harmadik, jellegzetes sötétzöld bársonyzubbonyban. Balszélről a negyedik Kasza Sándor szakaszvezető. A gép, amelyhez támaszkodnak, Fokker D. 3. típusú







Kiss nehéz és verejtékes légiharc után fáradtan veti le bőrkabátját. Gépe már Phönix 422 típusú



Nagy a vígasság a légigyőzelem után. Kiss áll a középen

tovább, mert lelövi az osztrák légvédelem és Feltre sincs messze Linke vadászaival. Még egy sorozatot enged Kasza gépébe és azzal a tudattal hagyja el, hogy az menthetetlenül lepereg a földig.

Rosszul számított. A mokány kis magyar fiút kemény fából faragták. Sikerült végre egyenesbe vennie a gépet. Csak a magassági kormánya „fog", az oldalkormány és a csűrőkormány nem engedelmeskedik akaratának. Sejti már, hogy ellőtték a vezetőhuzalokat. Motorja azonban ép és páratlan repülő készségével simán eléri Feltre repülőterét.

Itt ér csak rá gondolkozni, hogy mi is történt. Az egész összecsapás alig tartott 3—4 percig. Aggódás gyötri hőn szeretett barátjáért. A hadseregparancsnokság távbeszélővonalán érdeklődik. Senki sem tud róluk semmit.

Megebédel, mialatt gépét kijavítják és délután visszatér Perginébe. Kirjákot itt találja. Az öt angol szitává lőtte a Phönixet, de a bennülőt csodával határos módon egy találat se érte és végül is sikerült neki egérutat nyernie és hazarepülnie. Ő annyira el volt foglalva ellenfeleivel, hogy nem látta Kiss és Kasza pillanatok alatt lejátszódó légiharcát és így semmiféle felvilágosítást sem tudott adni róluk. Ennélfogva mindkettőjüket elveszettnek hitték.

Kissről érkezett előbb hír Perginébe. A Fozanso környéki csapatok távbeszélőn értesítették a repülőtérparancsnokságot, hogy az egyik hegyoldal fái közé egy saját gép zuhant le. A vezetője felismerhetetlenségig összeroncsolódott, a motor teljesen szétnyomta a fejét. Kitüntetései azonban épen maradtak a mellén és amikor ezt sorolták fel, a perginei repülőtéren rögtön tudták, hogy csak Kissről lehet szó. Sovány vigasz, hogy két Sopwith roncsai fekszenek közelében.

Már elindultak érte gépkocsin, amikor Kasza megérkezik. Örömmel veszik körül az otthonmaradtak: legalább ő megvan. Kasza kiolvassa szemeikből a szomorú választ: Kiss József nincs többé.

Ez volt a már életében legendáshírű magyar fiúnak a huszadik légigyőzelme és a legértékesebbek egyike, mert az olasz arcvonal rettegett angol vadászrajából sujtott földre egyet. S mivel Kasza lelőtte a másik testvért, a „Z"-t, a híres triász megszünt létezni. Majdnem egy éven át óvták tőlük a frontra érkező ifjú repülőket a régebben itt levők.

Sajnos ennek a légigyőzelemnek az igazolása kimaradt a 11. hadseregparancsnokság parancsából. Kit érdekelt ez a papirosművelet, amikor ő, a század szemefénye mondott búcsút örökre bajtársainak.

Május 26-án, szemerkélő esőben indult el utolsó útjára a Villa Giuliara néző temető halottasházából. Még az ég is megsiratta, amikor bajtársai, Maier József századossal az élen, egy lapátnyi földet hintettek reá. Az oly sok szép reményből, amelyet özvegy édesanyja és magyar bajtársai helyeztek beléje, nem maradt más, mint az egyszerű fakereszt. A sors iróniája, hogy temetésére érkezett meg hadnagyi kinevezése, amelyre — kiváló érdemeiért — már három ízben terjesztették elő.

Csonka maradt a fehérgyűrűs raj, a vezér távozott el belőle. Szelleme azonban köztük lebegett továbbra is és testi-lelki jóbarátja, Kasza Sándor, még sokszor vitte győzelemre ittebei Kiss József jelét. **Nagy Béla szds.**

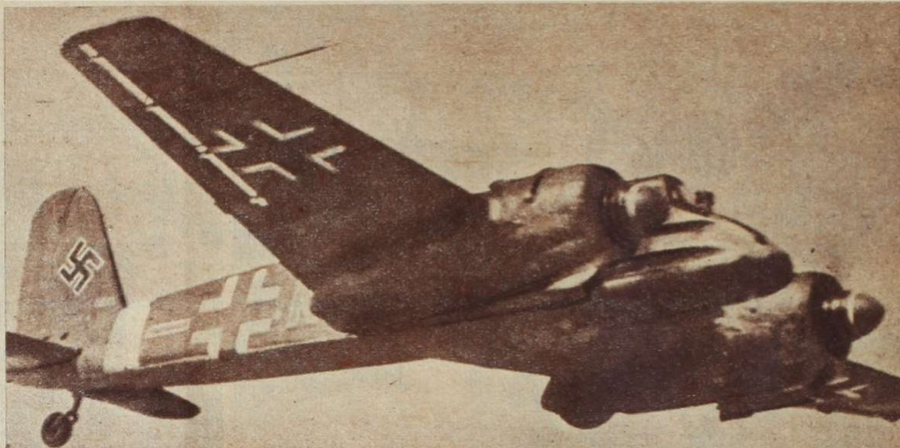
Gépének roncsai

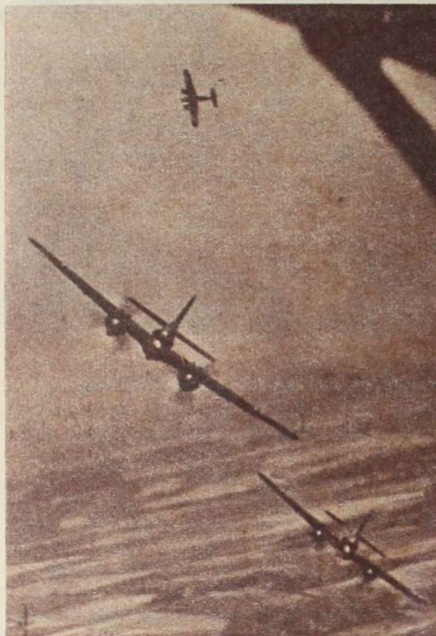


Utolsó útja a perginei temető halottasházából



Henschel Hs. 129. az új német csatarepülőgép







Mint az Adler február 15-i száma közli, a német légierő hosszabb idő óta alkalmazza csatarepülőkötelékeinél a Henschel Hs. 129. gépet. Láthatólag a Henschel-gyárnál szinte hagyomány, hogy csatarepülőgépeket épít. Mint ismeretes, a Henschel Hs. 123. mintájú együléses zuhanóbombázó gépeket időközben csatarepülő feladatokra alakították át és a keleti front leghevesebb csatáiban is szerepelnek ezek a kötelékek, amelyek főleg a harcoló földi alakulatokat támogatják — a zuhanóbombázók mellett — az ellenség páncélos kötelékei gyülekezési helyeinek zavarásával, a gépesített egységek ellen végrehajtott alacsonytámadásokkal.

A Henschel Hs. 129. első sorozata a 450 lóerős Argus As. 410. léghűtéses soros motorokkal repült. Ez a gép ebben a kivitelben mintegy 360 km/óra sebességet ért el. A mai korszerű vadászvédelem ellen azonban az ilyen lassú gépek csak nagy veszteséggel érvényesülhettek volna. Ezért már a próbasorozat megépítése után, mikor lényegesen gyorsabb csatarepülőgépeket tartott szükségesnek a hadvezetés — megfelelő lóerőcsoportbeli német motor hijján a Gnome Rhone 14. Mars-motort építették a gépbe. A 14. Mars főleg kis átmérőjével tűnik ki, aránylag kis térszükségletű és jó teljesítményű egység, amely földközelben és magasságban is megfelelő lóerejű. Mai változata mintegy 750—800 lóerősek, a sűrítési magasság 4500 méter körül jár. A motort a francia ipar még saját légiereje részére gyártotta, tehát a gyártáshoz szükséges szerszámgépek készen álltak, a sorozatgyártás azonnal kezdetét vehette.

A gépbe rendkívül erős fegyverzetet építettek. Páncélos egységek leküzdésére a 30 milliméteres MK. 101. gépágyút szerelték a gép orrába, ez páncéltörő gránátjával bármilyen harckocsi felső páncélját átüti. Ezenkívül több 13 mm-es MG. 151. nehéz géppuska is van a gépben. Ez a nagyerejű merev fegyverzet a gép főerőssége alacsonytámadásokban. Az esetleg mérsékelt repeszbombateher csupán hasznos kiegészítője ennek. Természetes, hogy a csatarepülőgépet ugyancsak erős páncélzattal is ellátták, mivel a szovjet légvédelem minden létező ürméretű tűzgép és löveg felhasználásával igyekszik páncélos tömegeit az alacsonytámadásoktól megvédeni.

A gép legnagyobb sebessége mintegy 410 km/óra, 3000 méter magasságban, utazósebessége 330 km/óra, leszállósebessége 145 km óra. A páncélzat súlya 450 kg. A bombateher 4 db 50 kg-os és 48 db 1 kg-os egységből állhat vagy 6 db 50 kg-osból, esetleg egy 250 kg-os bombából.

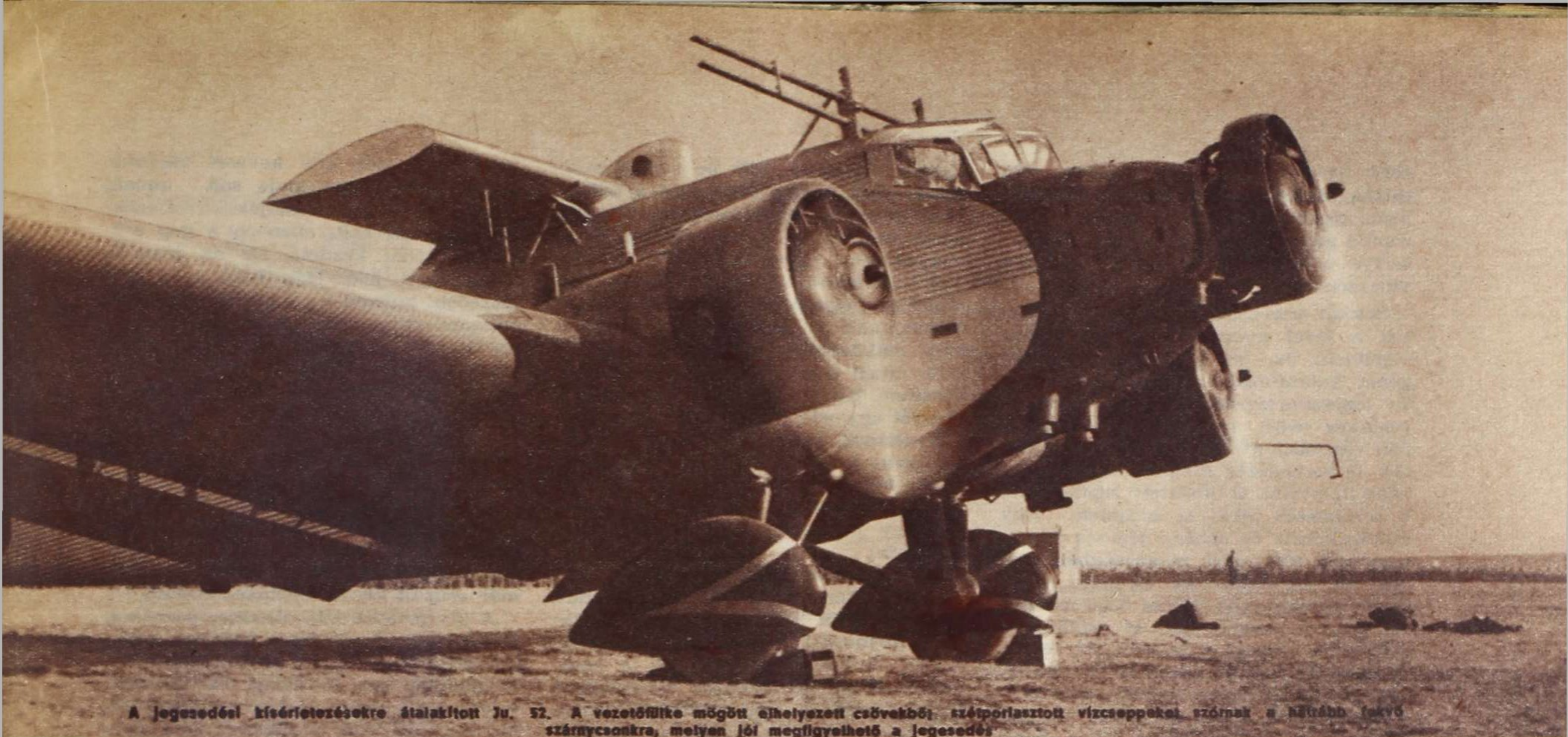
A gép fordulókonysága kitűnő. Együléses lévén, alacsonytámadásának végrehajtása után önmaga védelméről gondoskodik.

A Hs. 129. ma már mindenütt pótolja a Hs. 123. csatarepülőgépet és oldalán ott látjuk a gyalogsági rohamjelvényt, amely a csatarepülőknek is jelvénye.

Meghosszabbították

A HADERŐNKÍVÜLI REPÜLŐ ELŐKÉPZÉS JELENTKEZÉSI HATÁRIDEJÉT

A Magyar Aero Szövetség közli, hogy a haderőnkívüli repülő előképzés iránt a repülnivágyó fiatalság körében országszerte olyan nagy érdeklődés nyilvánult meg, hogy a jelentkezés határidejét kivételesen meghosszabbítja március hó 31-ig. A határidő meghosszabbításával módot nyujt a jelentkezéshez szükséges családi iratok beszerzésére. Haderőnkívüli repülő előképzésre tartalékos tiszti és legénységi állományba tiszta keresztény származású, magyar állampolgárságú ifjak jelentkezhetnek 17—20 év között. A tartalékos tiszti állományba való bejutáshoz középiskolai érettségi bizonyítvány, a legénységi állományhoz négy középiskola, kivételesen 8 elemi iskola elvégzése szükséges. Az érdeklődő ifjúság részletes felvételi tájékoztatót a Magyar Aero Szövetségnél (Budapest, V., Vigadó-utca 2. sz.), a m. kir. honvéd kiegészítő parancsnokságoknál, a katonai repülőterek parancsnokságainál, az aeroszövetségi kiképző keretek vezetőinél kaphat.



A jegesedési kísérletezésekre átalakított Ju. 52. A vezetőfülke mögött elhelyezett csövekből szétporlasztott vízcseppeket szórnak a hátrább fekvő szárnycsonkra, melyen jól megfigyelhető a jegesedés

700 REPÜLÉS JEGESEDÉSSEL

Az év jegesedésveszéllyel járó hónapjaiban a gyakran hosszabb vakrepüléssel járó bevetések csak a motor és szárny megbízható jegesedésgátló készülékkel való ellátása esetén hajthatók végre sikerrel. Hogy a front olyan gépeket kapjon, melyek jegesedés ellen annyira védve vannak, hogy a jégmentesítő készülék a legnehezebb körülmények között sem mondja fel a szolgálatot, a Junkers-gyár Konrad Pernthaler mérnök-repülőkapitány vezetésével többszáz jegesedéses repülőkísérletet végeztetett. A kísérletek vezetője maga számol be munkájáról és érdekes tapasztalatairól. E repülések során először is arra akartak fényt deríteni, hogy a gép mely részeit kell külön védelemmel ellátni a jegesedés ellen és hogy mennyire használhatók a különféle jegesedésgátlók. A kísérletek veszélyessége ellenére a 700 próbarepülés alatt egyetlen baleset sem történt, pedig fordultak elő olyan jegesedési jelenségek, hogy a sok tapasztalaton kívül a szerencse is közbenjátszott abban, hogy semmi baj sem történt. Éppen ezek az esetek mutatták meg a javítás szükségességének útját. Gyakran a leszállás után is még 15 cm vastag jégkérget találtak a védetlen részeken. A kísérleti repüléseket az Alpok közelében hajtották végre, itt az év minden szakában van lehetőség a legkülönfélébb jegesedések előállítására. A gép személyzete a gépet vezető mérnökből, rádiósból és szerelőből állott, ezeket a bajtársi bizalom fűzte egybe. A szolgálat egyik legérdekesebb repüléséről Pernthaler mérnök így számol be:

„Egy új Ju. 52. gép jegesedésgátló berendezésének használhatóságát és megbízhatóságát kellett kipróbálnunk. A gépen mindenféle jégmentesítő volt. A próba napján kifejezetten vakrepülő idő volt, nagy jegesedési veszéllyel. Felszállás után hamar a felhőkbe merültünk, 1200 méteren elértük a fagyponthatárt és 1500 méteren, —5 fokos hőmérsékletnél a motorburkolaton indult meg a jegesedés. Ez azonban csakhamar veszélytelennek bizonyult és alább is hagyott. Mikor azonban egy hegyvonulathoz közeledtünk — helyzetét önbemérésekből jól ismertük — a jegesedések természete is megváltozott. A légcsavarról leváló jégdarabkák a törzsön úgy kopogtak, mint a géppuskagolyók. Belekerültünk az igazi jegesedés birodalmába. Minden más repülő igyekezett volna minél hamarabb kikerülni ebből az övezetből. Nekünk éppen ellenkezőleg, itt kellett maradnunk, minél tovább, hogy megfigyelhessük a jegesedés körülményeit, egészen addig, míg a gép valamely része fel nem mondja a szolgálatot. Néhány perc ebben a pokolban — s máris befagyott a csűrő. Noha minden kormány védve volt jegesedés ellen, később kiderült, hogy a jegesedésgátló kicsiny csavarfejeire — alig pár milliméterre álltak ki a szelvényből — rakódott jégkéreg. Csakhamar az egész szárnyfesztáv mentén, a csűrők felső és alsó oldalán több centiméter vastag jégréteg keletkezett. A gép úgy lengett a levegőben, mint egy őszi falevél. A magassági kormány és az iránysík jégmentesítőin — ezek is hasonló felerősítésűek voltak — csak kis jégréteg keletkezett, mert ezeket a felületeket a motor kipuffogógázai felmelegítették. A kormányzásra alkalmatlanná vált gépet elhagyhattuk volna ejtőernyővel, ez lett volna a legegyszerűbb. De egyikünk sem akart „kilépni". Bíztunk szerencsénkben és a gépben. Nehéz körülmények között sikerült a jeges övezetből kijutni. De ezzel még nem volt biztosítva hazarepülésünk sem, mert az időjárás még hosszabb vakrepülést tett szükségessé, ez pedig nem volt könnyű feladat befagyott csűrővel és ide-oda lengő géppel. A nagy leszálló repülőtér és a gép aránylag kis sebessége azonban lehetővé tették a leszállás megkockáztatását. Szerencsénk most sem hagyott el.

E repülés nyomán a jégmentesítő csavarfejeit megváltoztatták. Sikerült e repülésünkkel egy fontos hibaforrást kiküszöbölni. További repüléseink még



Jegesedés a magassági kormány belépőélén



Veszélyes jegesedés a szárnyfelületen

több ilyen kisebb hibalehetőségre mutattak rá, úgyhogy a rendszeres munka árán végül is Ju. 52. megbízható vakrepülő gép lett, amellyel jegesedés veszélye nélkül át lehet törni bármely viharzónán.

Sokkal nehezebbek voltak a kísérletek a jóval gyorsabb és nehezebben repülhető Ju. 88. géppel. A kísérleti gépet kabinfűtésből, szárny-, iránymű- és légcsavarjegesedésgátlóból álló berendezés védte. Az ismert jeges zónákban végrehajtott repülések bebizonyították e berendezés alkalmasságát. Tovább folytatva a kísérleti repüléseket, e berendezés hibái is kitűntek. Egy felhők között és néhány jegesős részen repülésen 400 méter magasságban kezdett el jegesedni. Az átrepült hegytömb legmagasabb csúcsa 3500 méterig ért fel. Hosszabb időn át repültek a felhőkben, majd a takarón át felfelé is áttörtek, jegesedés nem állott be. Hirtelen mindkét motor teljesítménye erősen kihagyott. A gép megfelelő merülősebességgel siklásba ment át. A helyzet egy csapásra veszélyessé vált, hiszen siklásban nem lehetett átrepülni a hegytömböt. Az egyetlen menekülési lehetőség: az ejtőernyő. De a gép alatt hegyvidék, a földetérés tehát aligha sikerült volna sérülés nélkül, sérülten a jégben, hóban feküdni: biztos fagyhalál. Tehát inkább a gépben maradt a vezetőmérnök. A személyzet sem volt hajlandó kiugrani, együtt maradt az egész legénység. „Hátha sikerül valahol áttörni a felhőn és a völgyben leszállni", villant át a pilóta agyán. A hagyományos szerencse ezúttal sem maradt hűtlen. Minden pillanatban számolni kellett azzal, hogy a gép hegybe ütközik. Még 800 m magasság. Sötét lyuk a felhőben: látni lehetett a földet! A gép áttört: kétoldalt magas meredek sziklafal, s közöttük a völgy hosszában repült a gép. Páratlan szerencse! A motorok csökkent teljesítményével sikerült meghosszabbítani a siklást, repülőteret keresve. Rövid idő mulva azonban előbb a jobb-, majd a balmotor ismét teljes gázzal kezdett járni. A gép szerencsésen hazarepült. Leszállás után kiderült, hogy a motorok teljesítménycsökkenését a hajtóműben beállott jéglerakódás okozta, olyan helyen, ahol ilyesmit a motor hőtermelése miatt senki sem mert gondolni. Kicsiny változtatás elegendő volt a hiba megszüntetésére.

Furcsa, de a „jégrepülő" kötelék csaknem mit sem tudott tenni, ha sorozatosan szép idő volt. Legnagyobb örömöt a súlyos viharfelhőkben való repülés jelentett. A túlhűtött vízcseppecskék hamar lerakódtak a nemvédett részekre és csakhamar gyakorlatban láthattuk, mennyire válik be a gátló szerkezet vagy anyag. Minthogy a különböző gépeken különféle jegesedésgátló kerül beépítésre, a gép szerint és a megoldások egyre fejlődnek, mindig volt számunkra új feladat. Ezzel kapcsolatban vizsgáltuk azt a teljesítményt, ami a jegesedésgátló megbízható működéséhez szükséges. Igyekeztünk minél takarékosabb jégmentesítőt készíteni. Kiterveltünk egy új módszert, mellyel egy eddig nem használt módon a lerakódott jeget, különösen kis teljesítmény árán reméltük lepattanthatni. Előfordult azonban, hogy a teljesítményt túlságosan kicsinyre választottuk. Így jutottunk ismét kényelmetlen helyzetbe.

A földközelben meleg nyári idő volt, az égen kiterjedt felhőzet. A jég utáni vadászat 3700 méteren kezdődött. Nagyon kiváncsiak voltunk arra, hogy sikerül-e a kis teljesítménnyel is eredményt elérni. Csakhamar megindult a jégkeletkezés. A gép repülőtulajdonságai egyre romlottak. Noha a készüléket bekapcsoltuk, a jég csak nem akart lepattanni. Még egy keveset vártunk, azután már éppen ideje volt annak, hogy a szerkezet működjék. Erről azonban szó sem volt, ellenben a gép erősen rázkódni kezdett. Ez az áramlás leválásának jele. Már késő... a gép meredek zuhanásba kezdett. A kormánymozdulatoknak nem engedelmeskedett és a legfurcsább mozgásokba kezdett, ilyeneket szántszándékkal nem is tudtam volna előidézni. Parancsot adtam: „Leugráshoz készülj!". A fülke tetejének ledobófogantyújával kezemben vártam, míg 1500 méterre leértünk. Ez már mindössze 900 méter volt a föld felett. Meghúzom a fogantyút, óriási reccsenés s a jég leszakadva elrepül. A gép ismét engedelmeskedett a kormánynak. Az új jegesedésgátló ezután már csupán kis módosításra szorult.

A kis csoport teljesítménye páratlan: 700 repülés jegesedéssel valóban egyedülálló teljesítmény. A rendszeres úttörőmunka meg is hozta eredményét: a gépek üzembiztonsága és vakrepülhetősége jelentős mértékben megnövekedett. n.

A rendjelek és kitüntetések történelmünkben

A rendjelek és kitüntetések történelmünkben cím alatt díszes kiállítású, hatalmas album jelent meg a Társadalmi Könyv- és Lapkiadóvállalat kiadásában, amely tartalmához méltó érdeklődést keltett. A vitéz Felszeghy és vitéz Rátvay tábornokok, valamint Petrichevich György és dr. Ambrózy György, Mária Terézia-rend vitézekből álló szerkesztőbizottság hatalmas munkát végzett, mikor sok éves adatgyűjtés eredményeként, a traisenhaini Rainer Rezső őrnagy szakavatott tollával feldolgozott nagyszerű művet az érdekeltek rendelkezésére bocsátotta.

Az összes, valaha Magyarországon adományozott, vagy magyar vonatkozást feltüntető rendjel történetét ismertető, gondosan illusztrált műnek, a Vitézségi Érem-ről szóló fejezete bennünket közelebbről is érint. A 42 oldalt felölelő részben az arany vitézségi érem többszörös tulajdonosainak felsorolásában hosszabb méltatást találunk ittebei és eleméri Kiss Józsefről, vitéz Fejes Istvánról, vitéz Hefty Frigyesről, vitéz Kasza Sándorról, Risztics Jánosról, vitéz Kaszala Károlyról, Stouy Udvardy Nándorról és vitéz Kolba Árpádról, annak jeléül, hogy a „hősök hősei"-nek nagy része a repülőcsalád tagjaiból verbuválódott.

Szép számmal találkozunk repülőinkkel a Mária Terézia Rend káptalanja által odaítélt tiszti arany vitézségi érem tulajdonosai között is. A világháború alatt tanusított kiválóan vitéz magatartásuk jutalmául vitéz Makláry (Matzourek) Béla szkv. százados, a trianoni idők utáni újraéledés idején ejtőernyőugrásaival ismertté vált Perley Lajos t. főhadnagy, vitéz nemes Grosschmid István, a Malert elnökigazgatója, a kommunizmus idején lezuhant Szalay Ernő százados, vitéz Bertalan Árpád őrnagy, az ejtőernyős csapatok 1941-ben szerencsétlenül járt nagynevű parancsnoka érdemelték ki az arany vitézségi érmet. Mint érdekességet említjük meg, hogy vitéz Oszlányi Kornél vezérőrnagy, akit a Kormányzó Úr az elmult hetekben avatott a Mária Terézia Rend lovagjává, már 1917-ben szintén tulajdonosa volt a tiszti aranyéremnek.

De megtaláljuk a gondosan összeállított műben azokat a repülőket is, akik az arany vitézségi érem egyszeres tulajdonosai lettek: Berdy Ernő, Berger Rudolf, Bognár János, Csiszlaghy Károly, Debreczeny Károly, Demjén István, Ezekiel András, Hegedűs István, Jámbor János, Juhász János, Kirják István, Laczkó József, Lipták Aladár, Papp János, Puskás Albert, Renits Gyula, dr. vitéz Takács Nándor, Técsi Lajos, Varga János és Weisz Ferenc. Amint látjuk, az akkor még fiatal fegyvernem harcosai, kezdetleges gépeiken is jól megállták helyüket, ha a legmagasabb kitüntetésre váltak érdemessé. Példaadásuk az új repülőgeneráció dicséretes magatartásában jut kifejezésre. v. H. F.

Beszámoló a budapesti Move Repülő Osztály 1943. évi működéséről

A kedvező időjárás lehetővé tette azt, hogy a repülőüzemet már január hónapban elkezdhettük és ezt egész éven át megszakítás nélkül folytathattuk. A tavaszi szeles időjárás a kezdőfokú kiképzést bizonyos fokig hátráltatta, viszont az időjárás kedvezett a magasabb fokú kiképzésre és a pilóták gyakorlatbantartására. Egyesületünk keblében és felügyelete mellett működnek a Magyar Optikai Művek és a Dunai Repülőgépgyár repülő osztályai is, kikkel bajtársias együttműködésben dolgoztunk és ahol szükség volt egymást kölcsönösen kisegítettük.

A rendszeres vasár- és ünnepnapi üzemeken kívül a nyári hónapokban nyolc tábort tartottunk, melyek a következők voltak.

1. Június hónapban kéthetes teljesítményrepülő és vontatásos kiképzőtábort tartottunk a MÁV Sportrepülő Egyesülettel együtt Hajduszoboszlón, Szőnyi József főoktató és Méray Horváth Róbert oktató vezetésével.

2—5. Július, augusztus és szeptember hónapokban tartottuk a Repülő Alapi növendékek részére a kiképzési tervezetben megadott háromhetes tanfolyamokat a Budaörs-Farkashegyi telepünkön Laicha László vezetőoktató és Bajza István segédoktató vezetésével.

6. A Magyar Optikai Művek repülő osztálya Méray Horváth Róbert oktató vezetésével augusztus hónapban a Budaörs-Farkashegyi terepen lejtőmenti kiképzőtáborozást tartott, kéthetes időtartalommal.

7. Bohn Sándor oktató vezetésével augusztusban tartott a Dunai Repülőgépgyár repülő osztálya tiz napos táborozást a Budaörs-Farkashegyen.

8. Október hónapban az alapi és sportrepülő növendékek részére Ócsán repülőgépvontatásos tanfolyamot tartottunk Laicha László vezetőoktató és Bajza István segédoktató irányításával.

Az év folyamán elért kiképzési és repülési eredmények az előző évét jóval felülmulták. Az egyesület jelentős gépállománya is gyarapodott.

Méray Horváth Róbert Budaörs-Farkashegy—kolozsvári repüléssel új országos távolsági és célrepülő csúcsot, Méray Horváth Róbert és Luxenburger Jenő Budaörs-Farkashegy—belgrádi repüléssel kétüléses távolsági, célrepülő és magassági csúcsot, Tariska Ferenc és Szőnyi József Hajduszoboszló—Nyiregyháza—Hajduszoboszló repüléssel kétüléses hurokrepülő csúcsot állítottak fel. Ezáltal a folyó évben egyesületünk keretében hat országos csúcsot javítottunk. Külön megemlítjük a következő teljesítményrepüléseket:

Időtartamrepülések 7 órán felül.

1943.	IV.	13.	Méray—Bajza	Kranich	7 ó. 15 p.
»	VII.	11.	Czukál	Pilis	7 ó. 30 p.
»	VII.	10.	Zaubek	Pilis	8 ó. 02 p.
»	VIII.	22.	Laicha	Meise	8 ó. 07 p.

Távrepülések 100 km-en felül.

1943.	IV.	24.	Méray—Luxemburger	Kranich	Börsfarkashegy	—Fülek	110	km
»	V.	15.	Méray	Adler	»	—Szolnok	100	»
»	V.	15.	Bajza	Meise	»	—Mindszent	140	»
»	V.	19.	Méray	Adler	»	—Andrásföld	185	»
»	V.	29.	Méray	Adler	»	—Szolnok	100	»
»	V.	30.	Makai	Meise	»	—Titel	260	»
»	V.	30.	Méray—Luxemburger	Kranich	»	—Belgrád	315	célr.
»	VI.	19.	Szőnyi	M 22	Hajduszob.	—Hódmvásárh.	140	km
»	VI.	19.	Sziklai	Meise	»	—Kunszentmiklós	107	»
»	VI.	20.	Bohn	Meise	»	—Lakitelek	103	»
»	VI.	21.	Méray	M 22	»	—Balatonföldvár	270	»
»	VI.	21.	Grohmann	Adler	»	—Pilis	142	»
»	VI.	21.	Hus Weber	Meise	»	—Budaörs	184	»
»	VI.	23.	Szőnyi—Luxemburger	Kranich	»	—Szeged	164	célr.
»	VI.	21.	Szőnyi—Lacza	Kranich	»	—Nyíregyh.—Debrecen	114	km
»	VI.	23.	Fischer	Pilis	»	—Mindszent	140	»
»	VI.	23.	Makai	Adler	»	—Szeged	164	célr.
»	VI..	23.	Kovács	Meise	»	—Kunszentmrt.	107	km
»	VI.	25.	Lacza	Meise	»	—Szatmárnémeti	118	célr.
»	VI.	25.	Tariska—Szőnyi	Kranich	»	—Nyíregyháza—Hajduszob.	129	hurok
»	VII.	14.	Méray	Orosz	Börsfarkashegy	—Füzesgyar.	175	km
»	VII.	18.	Méray	M 22	»	—Örvénd	255	»
»	VII.	4.	Makai	Adler	»	—Szolnok	100	»
»	VIII.	8.	Méray	Kranich	»	—Kolozsvár	370	célr.

Magassági repülések 1500 m-en felül.

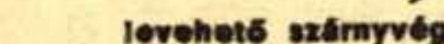
1943.	V.	15.	Méray	Adler	3030	m
»	V.	19.	Méray	Adler	2600	»
»	V.	22.	Makai	Meise	1800	»
»	V.	23.	Bajza	Adler	1500	»
»	V.	29.	Méray	Adler	1700	»
»	V.	30.	Méray—Luxemburger	Kranich	2378	»
»	VI.	20.	Bohn	Meise	1599	»
»	VI.	21.	Méray	M 22	1844	»
»	VI.	21.	Luxemburger	Pilis	1766	»
»	VI.	21.	Szőnyi—Lacza	Kranich	1618	»
»	VI.	21.	Hus Weber	Meise	1855	»
»	VI.	23.	Szőnyi—Luxemburger	Kranich	1602	»
»	VI.	23.	Makai	Adler	1746	»
»	VI.	24.	Grohmann	Adler	3414	»
»	VI.	25.	Tariska—Szőnyi	Kranich	1871	»
»	VI.	25.	Lacza	Meise	1933	»
»	VIII.	8.	Méray	Kranich	3920	»

* Országos csúcsok.

Budaörs-farkashegyi terepünkön az év végén közvetlenül befejezés előtt áll a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap által épített nagy, emeletes. 120 személy elszállásolására alkalmas Pilótaotthon. Végleges megoldást nyert terepünkön a víz kérdés azáltal, hogy az Alap a Svágyhegyről a vízvezetéket kiépíttette egészen a Pilótaotthonig. A terep egyengetési munkálatai is szépen haladnak előre, úgy, hogy tavaszra már mindenütt teljesen sima leszállóhelyeink lesznek.

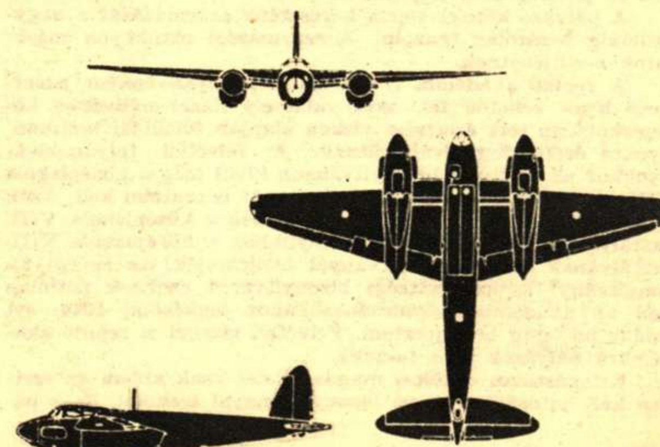
Szőnyi József

EZ A MOSQUITO!



1. jégmentesítő fuvóka
2. táblázattartó
3. tűzoltóbalta
4. műszerfal
5. törzsborítás
6. ejtőernyőtartó
7. könyöktámla a bombalövésznek
8. a bombalövész írópolca
9. oxigénpalackok
10. oxigénátkapcsoló
11. oxigénkapcsoló
12. irányfény
13. léghőmérő
14. jégmentesítő fuvóka
15. a lövész fűtött ablaka
16. bombacélzókészülék
17. bombakioldó
18. szívónyílás
19. tűzoltókészülék
20. pilótairánytű
21. légcső
22. állítható oldalkormány
23. gázkar
24. gázkar
25. eltérítésmérő
26. ajtónyílás
27. pilótaülés
28. a pilótaülés állítása
29. mag. kormány igazítókerék
32. hűtőanyagtartály
33. fedélzeti telefon
34. porlasztó szívónyílás
36. 225 kg-os bomba
37. bombafelfüggesztés
38. bombakioldás
39. futómű
40. futómű
41. bombatárajtó
42. bombatárnyitó
43. szárnyvég
48. fényképezőgépszekrény
49. hátsó F. 24. fényképezőgép
50. fényképezőgéptartó
54. oldalkormánykiegyenlítés
56. Pitot-cső
58. hátsó ajtó
59. indító
60. oxigénpalackok
61. bombacsörlő
62. akkumulátorok
63. sűrítő nyomásmérője
64. fülkevilágítás
65. sűrített levegő
66. jégmentesítőtartály
67. pneumatikus és hidraulikus műszerkapcsolótábla
68. oxigénpalackok
69. nagynyomású folyadéktartály
74. nagyfeszültségű dinamó
75. mentőcsónak
77. felső irányfény
78. R. 1155. m. rádióvevő
79. T. 11548. m. rádióadó
84. benzincsap
86. a pilóta páncélzata
88. a megfigyelő páncélzata
89. a megfigyelő ablaka
95. csapóablak
97. jelzőgomb (kötelékben)
98. jelzőgomb (föld számára)
104. térképállvány
105. olaj- és hűtőradiátor
106. vezérsíkbekötés
107. oldalkormány tolórúd
108. oldalkormány kiegyenlítés
109. oldalkormányigazítás
110. vezérsíkbekötés
111. magassági kormány kiegyenlítés
112. farokkerék bevonás
113. feszültségszabályozó
114. légcsavarállítómű
115. futóműszár-gátló
116. szárnycsatlakozás
117. futóműburkolat huzalja
118. tartályellenőrző nyílások
119. négy főtartó
120. a gyujtás fűtése

A = kipufogóház hűtőlevegőnyílás 4 drb. 20 mm ágyú
B = olajhűtő és radiátor
C = a fegyverek légfűtése



FELVÉTEL A M. KIR. HONVÉD REPÜLŐAKADÉMIÁBA

Megjelent a m. kir. Honvédelmi Minisztérium Pályázati Hirdetménye, mely a m. kir. „vitéz nagybányai Horthy István" kassai honvéd repülő akadémia 1944—45. tanév I. évfolyamába való felvételre, valamint az azt 1944. évben megelőző haderőnkívüli repülő előképzésre vonatkozik.

*

A Pályázati Hirdetmény két részre oszlik: Általános tájékoztatóra és Részletes tájékoztatóra. Az I. részben foglaltak:

A repülő akadémia jellege: teljes ellátást nyujtó két évfolyamú főiskola. Rendeltetése: a hallgatóknak a m. kir. honvédség hivatásos repülőtisztjévé való nevelése és kiképzése.

Az 1944—45. tanévben történő felvételre azok az ifjak jönnek tekintetbe, akik a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alapnál az 1944. VI. 21-től IX. 10-ig tartó haderőnkívüli repülőelőképzésen megfelelnek. Mindazok, akik a haderőnkívüli repülőelőképzésen nem felelnek meg, kötelező katonai szolgálatuk letöltése szempontjából sem jöhetnek a légierőkhöz tekintetbe.

A haderőnkívüli repülőelőképzésre behívottak repülőkiképzési és ellátási költségei díjmentesek. A repülő akadémián az 1944—45. tanévben államköltséges és alapítványi helyek kerülnek betöltésre.

Az akadémiára való felvétel módozatai általánosságban az alábbiak: a pályázók a Pályázati Hirdetmény megfelelő pontjai alapján szerkesztett és felszerelt kérvényüket az előírt időpontra „A m. kir. Honvédelmi Miniszter Úrnak" címezve, a m. kir. „vitéz nagybányai Horthy István" honvéd repülő akadémia parancsnokságához Kassára küldjék be. A határidő 1944. évi április hó 1.

A kérvényezőket a repülő akadémia parancsnoksága központi repülő szakorvosi vizsgálatra rendeli be, 1944 április és május hó folyamán. Az orvosi vizsgálaton alkalmatlannak bizonyult pályázókat a repülő akadémia parancsnoka elutasítja és a kérvényükhöz csatolt okmányokat visszaadja. Az orvosilag alkalmasnak talált pályázók kérvényeit a honvédelmi miniszter elbírálja. Azokat, akik a feltételeknek mindenben megfeleltek, a repülő akadémia parancsnoksága haderőnkívüli repülőelőképzés céljából, a számszerű helyeknek megfelelően, kiképző keretekhez berendeli.

A haderőnkívüli repülőelőképzésen megfelelteket a m. kir. honvéd légierők parancsnoksága 1944. év szeptember 15-ével behívja a repülő akadémia I. évfolyamába.

A II. rész kilenc fejezetre oszlik.

1. A felvételi feltételek követelményei és azok igazolása: a m. kir. „vitéz Horthy István" honvéd repülő akadémiára csak magyar honos, erkölcsileg kifogástalan, testben és lélekben ép ifjak vehetők fel.

A pályázó és édesapja köteles igazolni magyar állampolgárságát. Ha a pályázó visszacsatolt országrészből származik, akkor igazolnia kell a megszállás alatti magatartását, magyar nemzeti szempontból nézve. Kivételes és indokolt esetben idegen állampolgár magyar honos fia a honvédelmi miniszter, illetve a Kormányzó Úr engedélyével pályázhat. De idegen állampolgár a honvédség kötelékébe felavatásra nem kerülhet.

A repülő akadémia I. évfolyamát megelőző haderőnkívüli repülőelőképzésre azok az ifjak pályázhatnak, akik 1944 október 1-én 18. életévüket betöltik, de 22. életévüket túl nem lépik, karpaszományos szolgálatot ezideig még nem teljesitettek és jelenleg sem teljesitenek.

A pályázó köteles tiszta keresztény származását a nagyszülőkig bezárólag igazolni. A származási okmányok másolatok nem lehetnek.

A repülő akadémia I. évfolyamába olyan önként jelentkező ifjak vehetők fel, akik valamely hazai nyilvános középiskolában tett érettségi vizsga alapján főiskolai tanulmányokra érettnek nyilváníttatnak. A felvételi folyamodványokhoz az érettségi bizonyítványon kívül még a középiskola VIII. osztályának évvégi bizonyítványát is csatolni kell. Azok a pályázók, akik a most folyó tanévben a középiskola VIII. osztályát végzik, felvételi kérvényükhöz a középiskola VIII. osztályának félévi bizonyítványát mellékeljék. Az évvégi bizonyítványt és az érettségi bizonyítványt ezeknek pótlólag kell az akadémia parancsnokságához legkésőbb 1944. évi június hó 30-ig beterjeszteni. Felvételi vizsgát a repülő akadémára pályázók nem tesznek.

Kifogástalan erkölcsi magaviseletet csak abban az esetben kell hatósági erkölcsi bizonyítvánnyal igazolni, ha a pályázat nem közvetlenül valamely nyilvános középiskolából történik.

A pályázó testi alkalmasságát és katonai nevelésre való rátermettségét honvédorvosi bizonyítvánnyal kell igazolni. Ezt az orvosi bizonyítványt a lakhelyhez legközelebb eső honvéd helyőrségi vagy csapatkórház állítja ki. A pályázók testi alkalmassága felett a Budapesten székelő központi repülő szakorvosi bizottság dönt. Az április hó folyamán történő központi repülő szakorvosi bizottsági vizsgálat helyéről és részletes időpontjáról az akadémia parancsnoksága értesíti a pályázókat. Az orvosi bizottság döntése ellen fellebbezésnek helye nincs. A pályázóktól megkövetelt legkisebb testmagasság 160 cm.

A pályázónak és szüleinek (gyámjának) kötelezője, illetve beleegyező nyilatkozata, melyben kijelentik, hogy a pályázati hirdetményben foglaltakat ismerik és magukat az abban foglalt kötelezettségeknek alávetik, valamint fiúknak kiképzéséhez hozzájárulnak. Továbbá, hogy a repülőkiképzés keretében előadódó bármilyen természetű baleset esetén senkivel szemben semmiféle kártérítési követeléssel nem lépnek fel.

A pályázó atyjának személyi adatai között szerepelnie kell a foglalkozásnak, iskolai végzettségnek és a m. kir. honvédségben viselt rendfokozatnak.

A pályázó idegen hadseregben eltöltött ideje részletesen feltüntetendő.

A pályázó testvéreinek személyi adatai pontosan felsorolandók.

A csatolt okmányok, illetve a kérvény összes mellékletei lehetőleg eredeti okmányok legyenek és csak kivételesen csatolhatók közjegyzőileg hitelesített szószerinti másolatok. A származási okmányok mindenképpen eredetiek legyenek! Az idegen nyelven (német és latin kivételével) kiállított okmányok hiteles magyar fordítása minden esetben csatolandó.

2. A kérvények elbírálásánál figyelembe jövő körülmények: a pályázó apjának arcvonalbeli katonai szolgálatában vagy a közérdek egyéb szolgálatában szerzett érdemei, valamint a pályázó ifjú erkölcsi magaviselete, iskolai végzettségének értéke és általános alkalmassága.

3. Az érdemességi sorrend megállapításánál figyelembe jövő adatokat, illetve körülményeket négy pontban részletezi a Pályázati Hirdetmény.

4. A repülő akadémia részére létesített és betöltésre kerülő alapítványi helyek a honvédelmi miniszter részéről közvetlen az alapítókkal folytatandó tárgyalások útján nyernek a tanév elején betöltést.

5. Az államköltséges és alapítványi helyeken lévő akadémikusok hozzátartozói évi tandijat tartoznak fizetni, mely előreláthatólag e pályázati évre 90 pengő lesz. Hivatásos tisztek, tiszthelyettesek és állami köztisztviselők a tandij felét fizetik. Hadiárvák tandijmentesek. Az ellátást, ruházatot és lakást az akadémikusok a tandij ellenében kapják. A tandij évente előre fizetendő.

A Pályázati Hirdetmény itt részletesen felsorolja az akadémiába való bevonuláskor minden akadémikus által hozandó felszerelési tárgyakat, öt pont alatt.

6. A folyamodvány benyujtási határideje 1944. év április hó 1. Később beérkező, vagy hiányosan felszerelt, valamint nem az előírt úton benyujtott kérvények nem vehetők figyelembe.

7. A pályázókat a honvédelmi miniszter jelöli. A jelölt pályázókat az akadémia parancsnoksága értesiti, hogy hol és mikor jelenjenek meg. Értesitést kapnak az elutasitott pályázók is. Az elutasitottak okmányait az akadémia parancsnoksága visszaküldi. A jelölt pályázók előreláthatólag 1944. év június 20-án vonulnak be a haderőnkívüli repülőelőképzést végző kerethez. Az előképzésen megfelelt pályázókat a m. kir. légierők parancsnoksága 1944. év szeptember hó 15-ével a repülő akadémia I. évfolyamának megkezdése céljából behívja.

8. A repülő akadémia nevelésébe felvett minden egyes akadémikusra kötelezően mérvadó a „Házi és szolgálati rend", mint intézeti szabály.

9. Hivatásos tisztté történő felavatás előtt minden akadémikus írásbeli „Kötelező"-t állít ki arról, hogy az előírt tényleges katonai szolgálatot vállalja.

A részletes tájékoztató az akadémia parancsnokságától kérhető.

Merev repülőgépfegyverzet

A mult számunkban ismertetett tükörreflexes célzókészülék a korszerű harcirepülőgép elengedhetetlen kelléke, ami rendkívüli fejlődést jelent a régi irányzékokhoz képest. A merev repülőgépfegyverzet ma is harcirepülőgépeink javarészének legfontosabb védőfegyvere. Csupán a nehéz bombázógépek oldal- és hátsó terének védelmét látják el mozgatható géppuskák, ezeket is többnyire párosával vagy négyesével automatatornyokban helyezik el. Vadászrepülőgépeink, rombolóink, vadászbombázóink, felderítőink, közepes bombázóink és zuhanóbombázóink védőfegyverzete javarészt mereven beépített tűzgépekből áll.

E merev beépítésű tűzgépek olyképpen vannak elhelyezve a gépen, hogy lövedékeik röppályája egy bizonyos távolságban kereszteződik. Ez a távolság a gép leghatásosabb harctávolsága, egyben az a távolság, ahol a legnagyobb tűzösszpontosítást érheti el a repülőgépvezető. E távolságon túl nem célszerű a tüzet megnyitnia. 1. Ábránk egy ilyen tűzgépbeállítási példát mutat be. A vadászrepülőgép kétkét mereven beépített törzs- és szárnygéppuskát használ, ezek beállítása olyan, hogy a hatásos tűzösszpontosítás 500 méterre történt, az összes tűzgépek lövedékpályáinak elméleti metszéspontja tehát a gép hossztengelyének meghosszabbításán, 500 méter távolságban van. Az egyes tűzgépek emelkedését tehát a beépítéskor már eleve úgy szabályozzák, hogy a lövedék már röppályájának leszálló ágán érje el a metszéspontot. (Az emelkedés értékei mások a törzs- és a szárnyfegyverekre.) A célzókészülék irányvonala is e pontban találkozik a lövedékek röppályájával.

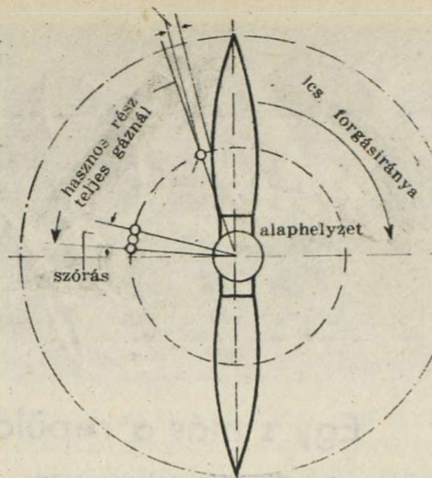
A mai vadászgépek fegyverzete, mint ezt lapunkban számos alkalommal ismertettük, javarészben 2 cm ürméretű gépágyúkból, 12—13 mm ürméretű nehéz géppuskából és 8 mm körüli ürméretű géppuskákból áll. Nem ritkaság azonban a közeljövő szolgálati gépeiben a 30 mm, 37 mm, sőt ennél nehezebb ürméretű gépágyú sem, valamint a rakétafegyver. Utóbbi ballisztikai viszonyai azonban merőben mások, mint a nagy lőszabatosságú tűzgépeké, tehát velük pontos célzás csaknem lehetetlen. A rakéták inkább nagy repeszhatású, szétugrató fegyverként alkalmasak.

A gépágyúk kétféle megoldásúak: vagy a szárnyban kaptak helyet, vagy a légcsavar üreges tengelyén át tüzelnek. Mindeddig nem sikerült megfelelő szinkronizáló berendezést készíteni, ami a gépágyúk tüzelését a légcsavarkörön át lehetővé tette volna. A szárny- és motorágyúk azonban igen jók. A géppuskák szintén szárnyban vagy a törzsben vannak és utóbbi esetben vezérlés útján a légcsavarkörön át tüzelnek. A vezérlés feladata, hogy még a lőbillentyű lenyomása esetén is meggátolja a lövedék kilövését olyan pillanatban, mikor az a légcsavar bármely szárnyát eltalálhatná. Igy természetesen a tűzidő korlátozódik s a tűzgép nem érheti el legjobb tűzteljesítményét. 2. sz. ábránk mutatja a vezérlés és a fegyver egybehangolását, a szükséges biztonsági távolság és a szórás figyelembevételével. A szárnygéppuskák tűzgyorsasága nagyobb, mint a vezérelteké. A szokás általában 2-4 géppuska vezérelt beépítése és 2—8 géppuska szárnybaépítése.

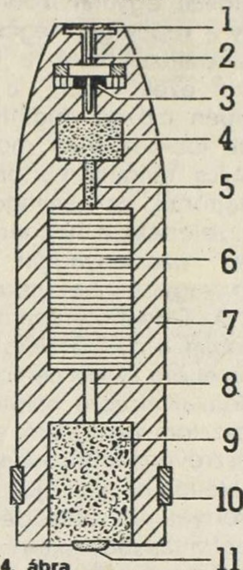
3. sz. ábránk mutatja a szárnybeépítés jellemző példáját. Balra van a lőszertár, mely a teli hevedert befogadja, balra és a fegyver alatt vannak a hevederek és hüvelyek tárolói, esetleg az ezeket kivezető csatornák, ha hely- és súlymegtakarítás céljából ezeket nem gyüjtik. Fenn van a hűtőlevegő kilépőnyílása, ezen át távozik a szárny elején beáramló hűtőlevegő. A szárny belsejét egy gázhatlan teljes borda tömíti a szárny egyéb részeitől, hogy a lőporgázok korróziós károkat ne okozzanak. A gépágyúk szárnybeépítése teljesen hasonló rendszerű.

A lőszerkészlet géppuskánként 500—1000 lövés, gépágyúnként az ürméretnek megfelelően 60—100 lövés. A géppuskatöltények nem robbanóak s így a nagy tűzgyorsasággal kell hatásukat növelni, míg a nehéz géppuskák és a gépágyúk lövedékei robbanóak. A géppuskák, újabban minden tűzgép lőszere többféle: acélmagvas páncéltörő, gyujtólövedék, fényjelzőlövedék és adott ürmérethatár felett robbanó lövedék. Ezeket a lőszerhevedereknben meghatározott sorrendben keverik, így minden harmadik vagy ötödik lövedék fényjelző, a célzás helyesbítésére, stb. A 2 cm-es gépágyú robbanógránátjának jellemző metszetét mutatja 4. sz. ábránk. Itt 1. az érzékeny gyujtás membránja, 2. a gyujtószeg, 3. a biztosítás, 4. a gyujtótöltet, 5. a gyujtócsatorna, 6. a robbanótöltet, 7. a lövedék hüvelye, 8. a fényjelző töltet gyujtócsatornája, 9. a fényjelzőtöltet, 10. a vezetőhorony és 11. a fényjelzőtöltet gyujtólapocskája.

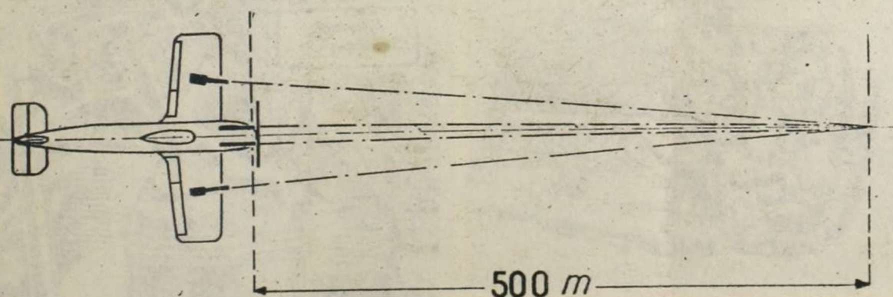
A merev beépítésű fegyverek elsütése távelsütőberendezéssel történik. Ez lehet pneumatikus, elektropneumatikus és villamosrendszerű. Működtetése a kormánybot tetején elhelyezett nyomógombok segítségével végezhető. A nyomógombok megfelelő csoportosításával lehetséges meghatározott fegyvercsoportok kiválasztása és az ürméretnek megfelelő, legkedvezőbb harctávolságon a fegyvercsoportokkal való tűzmegnyitás. Pl. a 20 mm-es gépágyúkkal már 500 méter távolságból megnyitja a tüzet a gépvezető (újabban ennél is kisebb távolságokon harcolnak a meglepetés és a tűzerő jobb kihasználására) és csupán 200 m alatti távolságból a gyalogsági ürméretű géppuskákkal. Nyilvánvalóan sok lőszerpocsékolás megakadályozható e módon, már pedig a korlátozott lőszerkészletnél ez a gép harcképességének időtartamát hosszabbítja meg. ne.



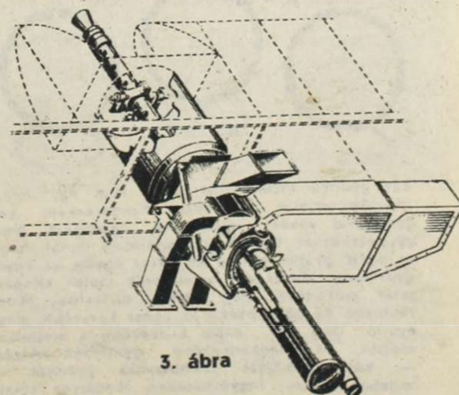
2. ábra



4. ábra



1. ábra.


3. ábra



Egy s más a repülőgépmotorok gyujtógyertyáiról és azok titkairól

Sok, nagyon sok alkatrésznek kell pontosan együttműködnie ahhoz, hogy a repülőgép légcsavarja forogjon. Említsük csak a legfontosabbakat ezek közül: a motor hengereiben mozgó dugattyuk, a dugattyuk ide-oda való mozgását a forgattyus tengely körforgására átvívő hajtórúd, az „anyagcserét" vezérlő szelepek, a hengereket a szükséges üzemanyaggal ellátó porlasztó vagy a befecskendező szivattyú. Az Otto-motorban az „életet" azonban a gyujtószikra adja. Enélkül az éltető szikra nélkül a motor minden alkatrésze halott. Bizonyára borzalom venne erőt a repülőn, ha észrevenné, hogy kimarad a gyujtás. Méltán nevezhetjük tehát a gyujtógyertyát a repülőgépmotor egyik legfontosabb alkatrészének.

A gyujtógyertya feladata, hogy gyujtószikrákat szállítson. A gyujtókészülékben előállított nagyfelszültségű gyujtóáramot szigetelten kell a motorhenger robbanóterébe bevezetnie és egy szikra segítségével az összesürített üzemanyaglevegő keverék elégetését megindítania. Mi minden búvik meg ezen „egyszerű" feladat mögött! Senki sem gondolná, hogy mit kell egy ilyen gyujtógyertyának a működő repülőgépmotorban kibírnia! Már a rendes üzemben is 1200 és annál több életerős gyujtószikrát kell percenként szolgáltatnia, huszat egyetlen másodperc alatt. Percenként 1200-szor változik a gyertya egyes részein a hőmérséklet 80 és jóval 1000 C fok fölötti hőmérséklet között. Egy csatarepülőgép egyetlen 6 óra hosszat tartó bevetése alatt minden egyes gyertyának jóval félmillión felüli gyujtószikrát kell szállítania. Ezenfelül minden egyes szikrának a másodperc törtrészeiben meghatározott időpontban alig 1/1000 másodpercen belül 7-től 12 atm. nyomás mellett kell átugrania, amihez 10—12.000 Volt átütőfeszültség szükséges.

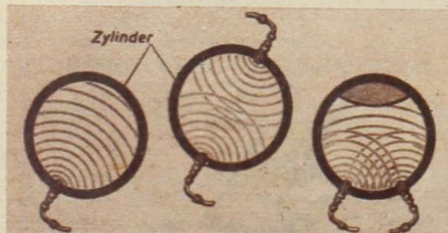
Ilyen magas igénybevétel mellett kell a figyelemre alig méltatott gyujtógyertyának helyt állnia, mégpedig nagyon megbízhatóan, mert kifogástalan működésétől függ a repülőgép teljesítménye és ezzel személyzetének épsége. Ha a motornak csak egyetlen hengerében is megbízhatatlanul dolgozik egy gyertya, menthetetlenül csökken a motor teljesítménye és ezzel a repülőgép küzdőképessége.

Ha a repülőgépmotor korszerű gyujtógyertyája belső felépítésében és külső megjelenésében erősen el is tér a minden gyerek előtt ismert gépkocsi és kerékpár motorjában használt gyertyától, elvi felépítésük és működésmódjuk ezekkel mégis megegyezik.

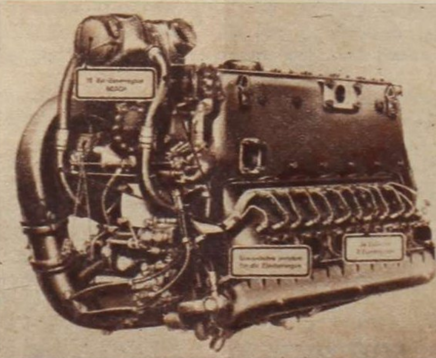
Itt van először is az acélból készült gyertyaház a menetes résszel. Ebben a házban ül a szigetelőkő, amelynek az a feladata, hogy a mágnesgyujtóban előállított s a gyujtóvezetékben és a szigetelőkőbe beragasztott gyujtószegen átfolyó nagyfeszültségű áramot a „test"-től szigetelje. A gyujtószeg végén lévő középelektróda és a gyertyaházban lévő testelektróda szikraközt alkotnak és a gyujtóáramnak csak itt szabad szikra alakjában átugrania, nem pedig esetleg más rövidebb úton hatástalanul lefolynia.

Ezzel már meg is ismerkedtünk a gyujtógyertya legfontosabb részeivel. Ebben a néhány alkatrészben sok megoldott, de még számos megoldatlan kérdés rejlik. Ez vonatkozik mindenekelőtt a szigetelőre. Ennek kifogástalanságától függ a gyertya teljesítménye és megbízhatósága. A szigetelőnek mindenekelőtt hőállónak kell lennie. A beszívás végén a gyertya közelében a gázhőmérséklet körülbelül 60 C fok, a sűrítés végén körülbelül 400 C fok, a gyujtás pillanatában kereken 2000 C fok és az elégés végén körülbelül 1000 C fok, esetleg még több lehet.

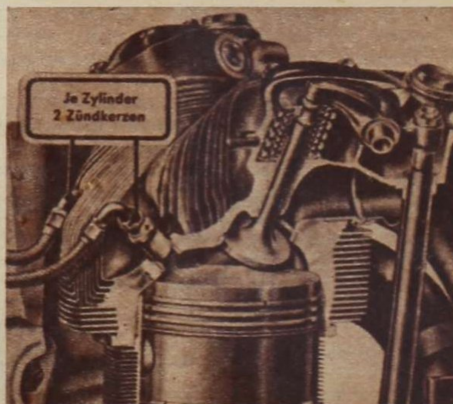
2000 C fok hőmérsékletű láng cikkázik végig a szigetelő végének fel-



Két gyertya biztosabban gyujt, mint egy, ezért repülőgépmotorjaink általában hengerenként két gyertyával vannak felszerelve, amelyeket ikergyujtórendszer egymástól függetlenül táplál, hogy az egyik gyujtórendszer és ezzel együtt az egyik gyertyasor kiesésénél a második motor kifogástalan működését még mindig biztosítsa. Minél rövidebb és egyenesebb az égést keveréket meggyujtó láng útja, annál kedvezőbb a motorikus elégés. A legkedvezőbb gyertyaelrendezést — két egymással szembenálló gyertyát — azonban sokszor legyőzhetetlen akadályok teszik lehetetlenné. Már kívülről is jól felismerhető a gyertya, mint a repülőgépmotor fontos része.



Ennek a 12 hengeres DB-világrekordmotornak minden hengere két-két gyertyával van felszerelve. A gyujtómágnes segítségével előállított nagyfeszültségű gyujtóáramot a rádióösszeköttetésre való tekintettel „zavarmentesített" kábelek vezetik a gyertyákhoz.



Léghűtéses repülőgépmotorok gyertyáinak beépítése különös figyelmet érdemel. Metszetrész a híres BMW 801-esből, amely jól mutatja a gyertyáknak a hengerfejbe való beépítését.

ületén és a másodperc törtrésze alatt felizzítja a szigetelőkő külső felületét, ame'yet aztán a következő pillanatban alig 60 C fok hőmérsékletű friss gázkeverék hűt le.

A kiváló hčál!óság azonban nem az egyetlen tulajdonság, amelyet a jó gyertyaszigetelőtől megkívánunk. Szigetelnie is kell 20.000 Volt, sčt ennél magasabb csúcsfeszültségű villamosáram ellen még a legmagasabb hőmérsék!eten is.

A szigetelő mechanikai szilárdsága szintén nagyon fontos tényezč. Messzemenően érzéketlennek kell lennie lökéssel és ütésekkel szemben, azonkívül nagy nyomást is kell bírnia. A korszerű repülőgépmotor üzemében a másodpercenként sokszor változó és a gyertyára, valamint a szigetelőre kifejtett nyomásingadozás a beszívás végén körülbelül 0,9 atm., a töltés teljes fellobbanásának pillanatában pedig körülbelül 50 atm. értékhatár körül jár.

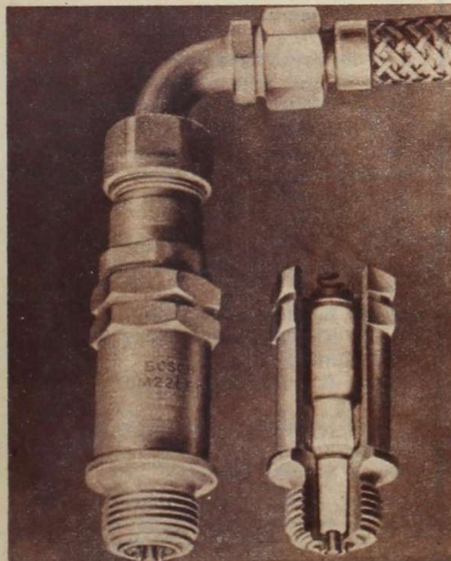
Igen fontos szerep jut a szigetelő hővezetőképességének is, hiszen az elégés alatt az általa felvett melegmennyiséget a rendelkezésre álló parányi időközben úgy kell elvezetnie, hogy öngyúláshoz vezető melegfelhalmozódás ne léphessen fel, másrészt azonban a melegelvezetőképességének nem szabad akkorának lennie, hogy például az indításnál túlsokáig hideg ne maradjon, mert ebben az esetben elolajozódás veszélye lép fel.

A gyertyaszigetelő fajlagos hőtágulása sem lehet tetszőleges, ha azt akarjuk, hogy a gyertya tömítése üzemközben is kifogástalan maradjon.

A szigetelőnek a sokféle vegyi behatás ellen is érzéketlennek kell maradnia; ilyenek például különböző lerakodások az üzemanyagból, kopogásmentesítő szerekből (ólomtetraetil) stb. A korszerű repülőgépmotor szelepeitől sokat kívánunk, azonban ennél is sokkal többet a gyujtógyertyától és szigetelőjétől, mert itt még elektromos követelmények és igénybevételek is lépnek fel, mégpedig nem csekély mértékben.

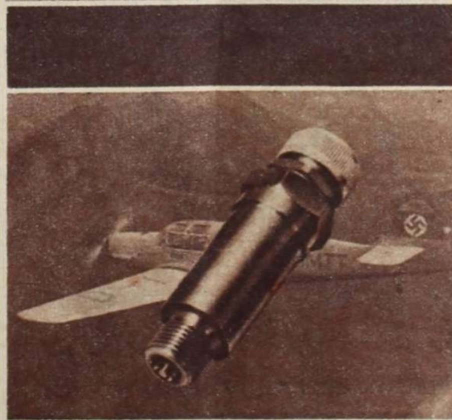
A régebben ismert szigetelčk készítésére használt nyersanyagok, mint steatit, porcellán már régen nem felelnek meg a velük szemben támasztott követelményeknek. Sőt maga a csillám, egyike a világon létezč legjobb szigetelőanyagoknak sem felel már meg. Ezt a tényt Németországban a négyéves terv jegyében előbb ismerték fel, mint bárhol máshol, mert csillám Németországban a gyertyaszigetelő gyártásához szükséges tisztaságban nem fordul elő. Annál több van belőle Indiában, Kanadában, Madagaszkáron és az Uralban. Német mérnökök szívós munkával függetlenítették magukat a csillámtól, megteremtették a szintétikus szigetelőket, amelyek tulajdonságai minden eddig ismert szigetelőét messze túlhaladják. Ezenkívül az a felbecsülhetetlen előnyük, hogy olyan nyersanyagokból készülnek, amelyek a háború alatt is Németországban korlátlanul rendelkezésre állanak. Angol és amerikai szakértőknek már 1939-ben meg kellett állapítaniok, hogy a sokáig felülmúlhatatlannak hitt csillámszigetelésű gyujtógyertya elérte fejlődésének határát, jobbat készíteni már nem lehet és a csillám, — mint gyertyaszigetelő egy-két éven belül el fog tünni. Már akkor kertelés nélkül beismerték, hogy a Németországban létrehozott keramikus szigetelőknél az odáig ismert gyertyaszigetelőkkel kapcsolatos nehézségek nem merülnek fel. Ezzel a Bosch és Siemens által korund alapon felépített mesterséges szigetelőket értették.

(Folytatása a köv. számunkban.)

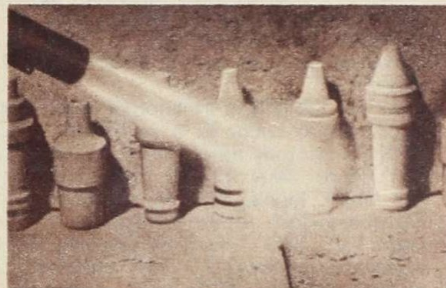


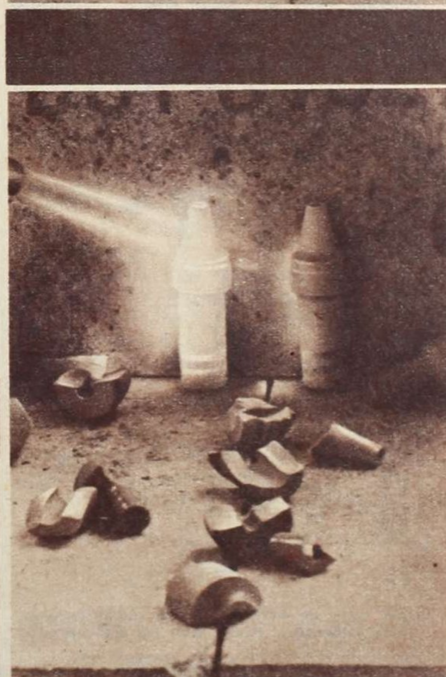
A leghasználatosabb repülőmotorgyertyák egyike a gyujtókábelnek a szokásos könyökcsöves csatlakoztatásával. A felmetszett gyertyaházon belül jól látható a gyertya legfontosabb részének, a szigetelőnek beépítése.





Az általánosan ismert, gépkocsikba és motorkerékpárba való „normális" gyertyától a repülőgépmotorba való gyertyát teljesen fémbeburkolt kivitele különbözteti meg.





A német gyertyák mesterséges szigetelői minden eddig ismert szigetelőt messze felülmulnak. Hőállóságuk olyan, hogy mint a képek mutatják, a fehérizzást is jól bírják, anélkül, hogy megrepednének. Alig éri a szúróláng a porcellánból, csillámból vagy steatitból készült szigetelőket, ezek máris szétrepednek, míg a szintetikus szigetelők helytállnak.

Ismerjük meg a repülőgéptípusokat

A távrepüléseiről híres és az európai légforgalomban jól bevált Focke Wulf Fw 200 Condor katonai változata, Fw 200 Kurier néven vált ismertté. A hadviselés szolgálatába állított Condor mint szállítógép került alkalmazásra, míg a némileg átalakított Kurier távolbombázó.

Mélyszárnyú. Hosszan elkeskenyedő, kerekvégű trapézszárnya széles V állású. A kilépőél vonalvezetése a motorgondolák közötti részen enyhén hullámos. Szárny alá épített csillagmotorok. Kerekített sarkú, magas trapéz oldalkormány, ugyancsak trapéz vízszintes irányfelülettel. Szivaralakú törzsén felül a vezetőfülke mögött félgömbalakú lövegtorony látható. A törzsorr aljának jobboldalán, elején és végén üvegezett, félhengerszerű lelógó dudor, mely a bombalövész fülkéjét, a bombafelfüggesztőkeretek egy részét és a hátsó alsó géppuskaállást foglalja magában. Törzskeresztmetszete tojásdad.

Különös jellegzetesség: karcsú törzs, hullámos vonalvezetésű kilépőél, trapéz vízszintes vezérsík. A Kuriernál hosszú dudor a törzsorr alján.

Fesztávolság 33 méter, törzshossz 23.9 méter.

Az Fw 200 B mint szállítógép (a törzsorr alján húzódó dudor és a vezetőfülke mögötti lövegtorony nélkül) négy, egyenként 870 lóerős BMW 132 Dc csillagmotorral 418 km/ó. legnagyobb és 336 km/ó. átlagsebességgel repül. Ez esetben hatótávolsága 2000 km, mely távolság pótüzemanyagtartályokkal és csökkentett hasznos teherrel 4500 km-re növelhető. 4000 méterre 11.2 perc alatt emelkedik, szolgálati csúcsmagassága 7400 m. 17.5 tonna repülősúlyából 5.9 tonna a terhelés.

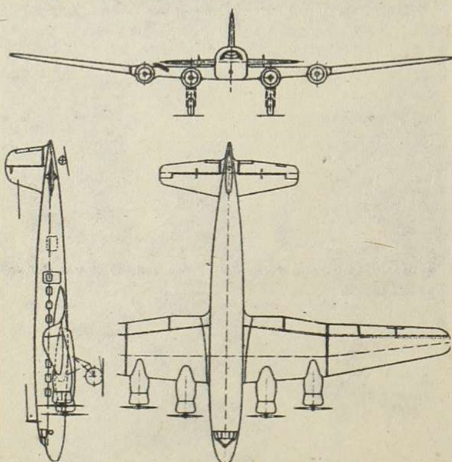
A távolbombázó Fw 200-K2 Kurier ll. legnagyobb sebessége 1320 lóerős BMW 801-es kettős csillagmotorokkal 450 km/ó, átlaga 360 km/ó. Hatótávolsága 4000 km. Szolgálati csúcsmagassága 8800 m, földközelben 287 m-t emelkedik 1 perc alatt. 20 tonnás repülősúlyából 7 tonna a terhelés. Fegyverzete két 20 mm-es gépágyú és 4—6 géppuska. Legénysége 5 főből áll.

A Boeing »repülőerődök« őspéldánya, az YB-17 (299) 1935-ben emelkedett először levegőbe. 1937-ben készült el az első 13 darabból álló kísérleti század. Ez volt a B-17 A típus, jellegzetes törzsorrával. 1939-ben hozta ki a gyár, már a mostanihoz hasonló törzsorral a B-17 B, 1940-ben a B-17 C sorozatot. Az előbbiből 39, az utóbbiból 38 darab készült. Ugyancsak 1940 folyamán látott napvilágot a B-17 D típus. 42 gépet építettek belőle s ebből a sorozatból kerültek az első amerikai négymotoros távolbombázók az angol RAF-hoz, Fortress I, vagy Seattle néven.

A Boeing B-17 C, B-17 D mélyszárnyú, négymotoros. Szárnya V állású, kerekvégű trapéz. Szárnybaépített csillagmotorok. Uszonyalakú oldalkormány és fél oldalkormányhosszúsággal előbbrehelyezett kerekvégű ék magassági kormány. Törzsalakja szivar, végén hegyes. Törzsorra részben üvegezett, lépcsős.

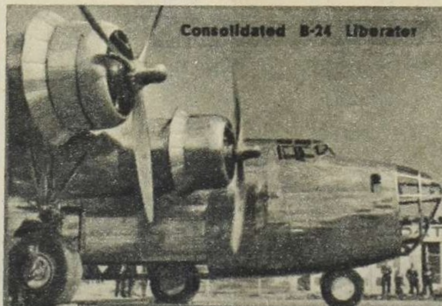
Különös jellegzetesség: (B-17 C) törzsközép felső és alsó részén, valamint a törzs hátsó harmadának bal- és jobboldalán áramvonalas kidudorodó géppuskaállások. A B-17 D-nél az oldalsó dudorok elmaradtak; hosszúkás lövészteknő a törzsközép alján.

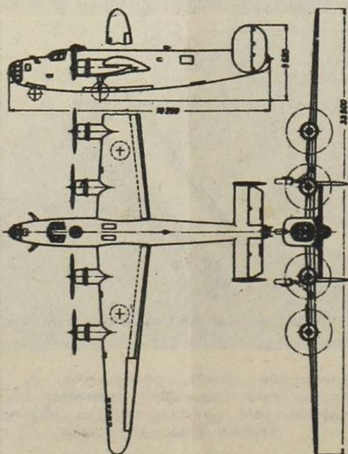
Fesztávolság 31.6 m, törzshossz 20.2 m. 1200 lóerős Wright Cyclone csillagmotorokkal legnagyobb sebessége 523 km/ó. Hatótávolsága a továbbított hasz-



Karcsú törzs és kerekített sarkú trapéz irányfelületek jellemzik a Focke Wulf FW 200 Condor-t







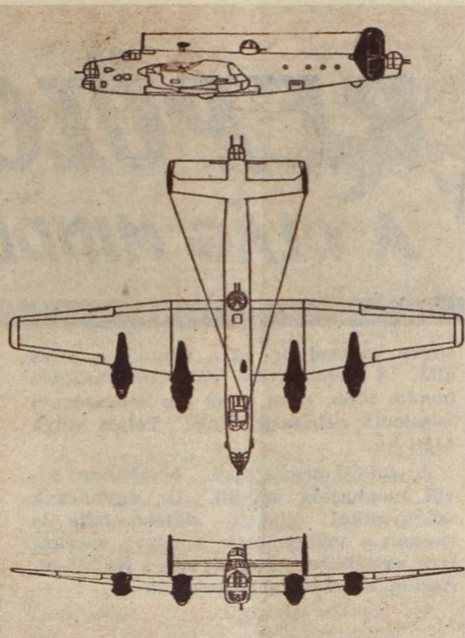
A Consolidated B-24 Liberator szárnyalakján kívül jellegzetes még a nagyon messzire előreugró törzs és a tojásdad oldalkormányok



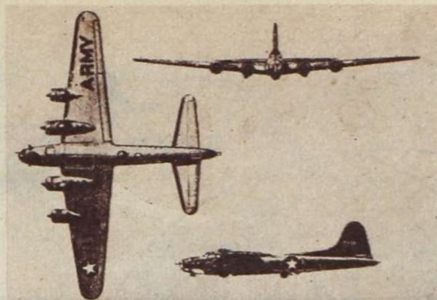
Szögletes trapéz szárnyvégek és magasraholyezett arányos H kormánymű a Halifax legfőbb jellemzői



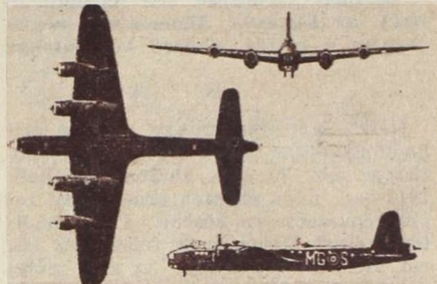
A Halifax kettősállú törzsorrából lépcsősen emelkedik ki a vezetőfülke. A szárnyvég szögletes, a magassági kormány magasra (a törzsvég felső részére) emelt, a H elrendezésű függőleges irányfelületek alakja, alul-felül kerekített ék



A Handley Page Halifax oldal-, felül- és elölnézeti rajza



A Boeing B 17-E és F típusok oldalkormánya hosszú tarajból emelkedik ki ívelten és alakja felül kerek süveg. A lépcsős törzsvég a kormánymű mögött kinyúlik



A Short Stirling szárnyalakja kerekvégű trapéz, kormányműve egysíkú

nos terheléstől függően 1600 km és 5630 km között változik. Emelkedési határa 11.180 m, emelkedőképessége földközelben 689 m percenként. Legénysége 7—9 fő, fegyverzete 7 géppuska.

Boeing B-17 E, F, G, (Fortress II.) ugyanaz, mint B-17 D, csakhogy a törzsfelületből majdnem fél törzshossznyi hátrafelé emelkedő tarajból ívesen kiugró, kerekvégű süveg oldalkormánnyal. A törzsvég a B-17 D típustól eltérően nem hegyes, hanem lépcsős és géppuskatornyot foglal magában.

A géppuskaállásburkolatok itt is hiányoznak, ellenben félgömbalakú üvegezett géppuskatorony van a vezetőfülke mögött, a törzs felső részén, továbbá a törzsközép aljában, a kilépőél vonalában. A törzsvég a kormánymű mögé erősen kinyúlik. Legénységét 6—10 fő alkotja, fegyverzete 12—24 géppuska. Bombaterhe átlagosan 3 tonna, szárny alá épített pótfelfüggesztőkeretek esetében 5 t.

Consolidated B-24 Liberator II. Az angol RAF-nál is rendszeresített USA távolbombázó. Magasszárnyú, négymotoros. Feltűnően nagyfesztávolságú, egyenesállású, keskeny trapézszárny, kerek végekkel. Szárny alá épített, belépőélből erősen előreugró csillagmotorok, melyek egyvonalban helyezkednek el. H elrendezésű kormánymű, a törzsvég felső részére emelt téglány vízszintes vezérsíkkal és ellipszis oldalkormányokkal. A halalakú vaskos törzs üvegezett, tompa, lépcsős orra messzire a motorok elé nyúlik. A tompa törzsvéget a kormánymű mögött üvegezett géppuskatorony zárja le. Üvegezett géppuskatorony a törzs felső részén, vagy középen, vagy a vezetőfülke mögött.

Különös jellegzetesség: a törzshosszhoz viszonyítva feltűnően nagyfesztávolságú keskeny szárny; a négy motor egyvonalban; ellipszis oldalkormányok.

Fesztávolság 33.5 m, törzshossz 19.2 m. 14 hengeres 1200 lóerős Pratt & Whitney Twin Wasp R-1 830-S4 C4-G kettős csillagmotorokkal legnagyobb sebessége 490 km/ó, átlagsebessége 400 km/ó. Szolgálati csúcsmagassága 9000 m. 23.5 tonnás repülősúlyából 8.7 t. a terhelés. Legénysége 6—9 fő, fegyverzete 10 géppuska.

A Short Stirling angol távolbombázó középszárnyú, négymotoros. V állású kerekvégű trapézszárnya kilépőéle tőben hónaljas. Szárny alá épített belső és szárnybaépített külső csillagmotorok. Magas, süvegalakú oldalkormány, középrehelyezett kerékvégű trapéz vízszintes vezérsík és magassági kormány. Szekrénytörzse csak hátsó harmadában kezd vékonyodni. Törzskeresztmetszete kerekített sarkú téglány. Törzsorra tompa, messzire a motorok elé ugrik s a púpos vezetőfülkeburkolat lépcsősen emelkedik ki a törzsorr felületéből. A gép mögötti légteret pásztázó géppuskatornyot a törzsvégnek a kormánymű mögé nyúló részén találjuk. Futóműve félig behúzható, amennyiben kerékabroncsának egy része behúzott állapotban a belső motorgondolák aljából kidudorodik.

Különös jellegzetesség: az angol tervezésű távolbombázók közül az egyetlen gép, mely egysíkú oldalkormánnyal épül; szárny alá épített belső és szárnybaépített külső motorok, üvegezett géppuskatorony a törzsorrban, a törzsközép felső részén és a törzsvégben.

Fesztávolság 30.48 m, törzshossz 26.6 m. Egyenként 1600 lóerős Bristol Hercules tolattyúszelepes, 14 hengeres csillagmotorokkal, legnagyobb sebessége 485 km/ó, átlaga 320 km/ó. Hatótávolsága átlagsebességnél 3200 km. Repülősúlya 30 tonna, ebből legnagyobb bombateher 8 t. Legénysége 8 fő: első pilóta (egyben a gép parancsnoka) másodpilóta, bombalövész, hajózószerelő, megfigyelőtiszt, rádiós és két géppuskalövész. Fegyverzete 8 géppuska.

A Handley Page HP 57 Halifax angol távolbombázó középszárnyú, négymotoros. Szárnya széles V állású, téglány középrésszel és szögletes trapéz szárnyvégekkel. Szárny alá épített szakállas sormotorok. Alul-felül lekerekített, ékalakú, H elrendezésű, kettős oldalkormány, a törzsvég felső részére emelt magassági irányfelülettel. Előreugró, u. n. kettősállú és lépcsős törzsorr. Törzskeresztmetszete ovális. Kormánymű mögé nyúló, tompa törzsvég. Belső motorgondolákba behúzható futómű.

Különös jellegzetesség: az Avro Lancaster-től legelső pillantásra a szögletes trapéz szárnyvégek, a magasrahelyezett vízszintes irányfelület és az arányos H elrendezésű oldalkormányok alapján különböztethetjük meg. Géppuskatorony a törzsorrban, a törzsközép felső részén és a törzsvégben.

Fesztávolság 30.2 m. törzshossz 21.35 m. 1175 lóerős Rolls Royce Merlin motorokkal, legnagyobb sebessége 483 km/ó, hatótávolsága 4930 km. 26.7 tonnás repülősúlyából 5.5 tonna a legnagyobb továbbítható bombateher. Legénysége 4—12 fő, fegyverzete 8—10 drb. 7.7 mm-es Browning géppuska. Lőszerjavadalmazás géppuskánként 1500 lövés. A géppuska tűzgyorsasága 1200 lövés percenként.

Sebesti László.

REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

SZERVEZÉS, LÉGÜGYI POLITIKA

Viscount Trenchard brit repülőtábornagy az Egyesült Államokban meglátogatta a repülő kiképző központokat.

*

Kerr angol tengernagy, aki a brit haditengerészet egyik legrégibb repülőtisztje volt, 79 éves korában meghalt. 1914-ben, mint ellentengernagy lett repülőgépvezető és később a brit haditengerészet légierejének fejlesztése körül szerzett érdemeket. Az első világháború után több, eredménytelen kisérletet tett az óceán átrepülésére. Mint katonai írót és mint sportembert, sokhelyütt ismerték.

MŰSZAKI ÉS VEGYES HIREK

Az egyik új német fegyverről — angol híradások alapján — a következőket irja a svájci „Interavia": Amióta Churchill a mult év végén megemlítette, hogy a németek a hadi- és kereskedelmi hajók ellen újfajta, rádióval irányított szárnyas bombákat használnak, azóta erről az új fegyverről nem sok szó esett. Ujabban az angolok azt állítják, hogy ezeket a 3—4.5 m terjedtségű kis repülőgépeket, amelyek típusjelzése: Hs 293, a német Henschel repülőgépgyárban állítják elő. A hengeres repülőgéptörzs mellső részét egy bomba alkotja, amely normális hordfelületekkel és kormánysíkokkal bír. Az irány változtatását szabályozó rádióvevő a törzs hátsó részében van elhelyezve és egy függő antennával van összekötve.

Hajtására rakétatest szolgál, amely a bombatörzs alján található. A szárnyas bombákat Dornier Do 217 és Heinkel He 177 mintájú repülőgépek viszonylag nagy magasságban repülve szállítják. A szárnyas bomba a repülőgéptörzs alatt van felerősítve. A bombázandó helytől több kilométer távolságra kapcsolják ki a bombát a törzs alól. A lebocsátott, rakétameghajtású bomba több, mint 500 km sebességgel közeledik célpontja felé. Teljes súlya 1150 kg.

A rakétameghajtású bombákon kívül meghajtás nélküli, de ugyancsak szárnyakkal ellátott siklóbombáik is vannak a németeknek, amelyek szerkezete egyébként megegyezik a Hs 293-al. Ezeket is rádióval irányítják.

*

Az amerikai repülőgépgyártási tervek 1944-re főleg abban különböznek az 1943. évi gyártási programmtól, hogy a gyártás súlypontját különösen az új, nehéz bombázók gyártására helyezik. Elsősorban a Boeing B—29 mintájú „szuper"-repülőerőd, továbbá a vadászok közül a North American P—51 B „Mustang" építését szorgalmazzák. Ezzel szemben az iskolagépek gyártását csökkentik.

*

A csavarrepülőgépek gyártásának terve újból foglalkoztatja az angol szakköröket. Valószínűleg a Cierva Autógiro gyár fog a kérdéssel újból foglalkozni.

*

A szovjet sajtó az utóbbi időben olyan híreket terjesztett, mintha a szovjet repülőiparban a futószalagon való gyártás már általános volna. Ezzel szemben a „Pravda" egyik novemberi közleménye, valamint Sachurinnak, a repülőgépgyártás népbiztosának legutóbbi nyilatkozatai arra engednek következtetni, hogy a repülőgépgyártás korszerű színvonalra emelése — főleg a futószalag bevezetése terén — még sok kívánnivalót hagy hátra és számos nehézségbe ütközik.

*

Olyan guruló pályákkal kisérleteznek Angliában, amely a repülőgépek futószerkezetének gumiburkolatát kisebb mértékben koptatja, mint a régi guruló pályák. A kisérlet a gumival való takarékoskodással függ össze.

*

Az állandó, vastag füstréteg Anglia fölött erősen zavarja a légiharcokból sérülten visszatérő repülőgépek kényszerleszállását. Ezért megoldásokat keresnek, hogyan lehetne az ipartelepek füstjét valamikép csökkenteni.

*

A Hawker „Typhoon" mintájú angol együléses vadász repülősúlya 5100 kg. A gépet 2200 lóerős, 24 hengeres, folyadékhűtéses Napier „Sabre" mintájú motor hajtja.

*

A North American P—51 „Mustang" mintájú amerikai vadászegyülésest



bombázógépek védelmére kisérő vadászként is használják. Ebben a kivitelben két darab, egyenként 280 literes, ledobható pótbenzintartályt szerelnek rá, miáltal legnagyobb repülési távolságát megkétszerezik. A kisérő vadászok fegyverzete gépágyúk helyett négy 12.7 mm-es nehéz géppuska.

REPÜLŐSPORT

Miss Jane Winston, ismert újzélandi hölgypilóta — brit hirszolgálat jelentése szerint — életét vesztette.

LÉGIKÖZLEKEDÉS

Párizs környékén, Corbeil mellett új közforgalmi repülőtér létesítését tervezik a háború után. Az új repülőtér állítólag 16 km hosszú lesz. Le Bourget-et szintén kiépitik és korszerűsítik.

*

Fejlődik a török légiforgalom. Miután a forgalmi gépek állománya 17-el szaporodott, új belföldi és külföldi vonalak berendezését tervezik. Szóba került a légiforgalom megindítása a palesztinai Jaffa felé, továbbá belföldön Ankarából Sivas, Erzerum és Van felé.

*

A brit kormány bizottságot nevezett ki a háború utáni légiforgalom megszervezésére. A bizottság elnöke Lord Brabazon volt miniszter, az első számú angol pilótaigazolvány birtokosa.

*

A spanyol légiforgalom fenntartását erősen hátráltatja a Spanyolország felé életbeléptetett amerikai olajkiviteli tilalom, amellyel a Franco-kormány politikai magatartását igyekeznek befolyásolni.

*

Az egyik román propaganda-különítmény, amely haditudósítókból, filmriporterekből, művésznőkből és művészekből állott, egy Krim-félszigetre induló repülőgéppel a ködben eltévedt és lezuhant. A repülőgépnek csaknem valamennyi utasa meghalt, Constantinescu főhadnaggyal, az idegenforgalmi hivatal főfelügyelőjével együtt. A baleset még Romániában történt, mielőtt a gép a hazai területet elhagyta volna.

*

Az Angliában állomásozó 8. amerikai légi hadsereg fennállásának második évfordulóján: 1944 január 27-én közzétették, hogy az elmult két év alatt Németországban 27.676 tonna bombát, a németek által megszállott területen pedig 19.164 tonna bombát szórtak le. Veszteségük — saját bevallásuk szerint — 1130 darab nehéz bombázó és 185 vadász volt.

*

Három brit altábornagy megszökött az olasz hadifogságból. Ezek: Sir Richard O'Connor és Philip Neame, akik 1941 áprilisában Dernánál kerültek olasz fogságba, továbbá Owen Tudor Boyd repülő altábornagy, aki 1940 novemberben egy Vickers Wellingtonnal Kairó felé menet Szicíliában leszállni kényszerült. Annak idején a középkeleti légierők parancsnokhelyetteséül volt kiszemelve és éppen ezt a tisztét készült átvenni, amikor az olasz vadászok leszállásra kényszerítették.

*

Wade amerikai repülő-alezredes, 25 légigyőzelem birtokosa, akit az angol napi sajtó a mai háború egyik legnagyobb hősének tüntet fel, Olaszországban egy futárrepülőgép lezuhanásánál életét vesztette. Wade már 1940-ben az angolok oldalán harcolt.

Egy kanadai partvédelmi repülőszázad angol parancsnoka: Archer alezredes a Biskayai öböl felett eltünt.

Saville őrnagy, a délafrikai légierők legkiválóbb tisztje Olaszországban egyik bevetéséről nem tért vissza. Hesselyn újzélandi repülőtiszt Észak-Franciaországban német hadifogságba került.



REPÜLJ TE IS PAJTÁS

IX.

Az egyik oktatóval beszélgettem éppen az indulási helyen, amikor megpillantottam Kovács Pistát, amint nagy igyekezettel egy Vöcsököt segített néhány rövidnadrágos társával a meredek kapaszkodón fölfelé. Két hete voltam fent utoljára a Hármashatárhegyen; most is úgy kerültem ide, hogy az egyik Pilist kellett áthozni a hegyre, idáig vontattak Érdről, kicsit még vitorláztam a lejtő felett, azután hasrafektettem a Pilist a tetőn.

Pista valami olyat kiáltott felém, hogy még egy indulás van, de azután szabad és meg fog keresni.

— Jól van — válaszoltam neki, — itt leszek a tetőn.

A Pilist már bevittük a hangárba, aznap már semmi dolgom se volt; leültem hát a gyepre és vártam Pistát, aki bizonyára megint millió kérdéssel fog rámtámadni... A beigért egy indulásból azonban kettő lett s így már erősen alkonyodott, amikor kis barátom lihegve, kipirult orcákkal megállt mellettem. Felálltam és megindultunk a pilótaotthon felé.

Mindketten éhesek voltunk, elhatároztuk hát, hogy megkostoljuk Pityu néni főztjét az étkezdében. Nem hiszem, hogy repülőkörökben akadna valaki, aki nem tudná, ki a Pityu néni (valódi nevén Noszvay Istvánné, a Pilótaotthon gondnokának a felesége), aki azt a nem éppen könnyű feladatot vállalta, hogy a repülések után beözönlő, éhesgyomrú fiatalságot mindenféle finom falattal kielégítse. „Pityu néni, kérek egy tányér gulyást... Pityu néni, kérek még egy teát... Pityu néni, itt a pengő-húsz, amivel a mult vasárnap felmaradtam...“ és Pityu néni sürög-forog, mindenkinek ad, mindenkinek válaszol, mindenkiről tudja, hogy mennyivel tartozik (mert sokszor van ám, hogy egyik-másik kamasz zsebe éppoly üres, mint a gyomra); sokszor elnéztem Pityu nénit az ajtónak támaszkodva, vajaskenyeret harapdálva, amint a tűzhely és a konyhaasztal között forgolódott, de sosem értettem, hogyan tudja azt a sok különböző kívánságot egyszerre a fejében tartani...

Megrendeltük a vacsorát a konyhában, azután átsétáltunk az étkezőterembe. Odakint lassan már egészen besötétedett. A nyitott ablak előtt álltunk, néztük a halovány, hunyorgó csillagokat. De sokszor néztem ezeket a csillagokat más éjszakákon, repülőgépről, nagy magasságból... Pista tudta, hogy sokat repültem éjjel s az éjjeli repülésre terelte a szót. — Csodálatos, fenséges érzés lehet ... — mondotta.

— Igen. Most már valóban az, amikor az éjjeli repüléshez megvannak a kifogástalan, korszerű műszerek — válaszoltam Pistának, — de néhány évvel ezelőtt bizony még minden éjtszakai repülés egy-egy teljesítmény volt, tele izgalommal és kockázattal; akárcsak a felhőrepülés. Az éjtszaka és a párák, a ködök birodalma ma is az a világ, ahova csak olyan pilóta merészkedjen, aki nemcsak repülni tud, hanem akinek a szíve is a helyén van, de ezek a repülések a rádióirányítás és az automata kormányszerkezetek idejében már koránt sem olyan kalandosak, mint régebben voltak.

Behozták a vacsorát, nekiláttunk. Az étkezde tele volt fiatalsággal; nagyobbára fiúk ültek a hosszú L-alakú asztal mellett, de lányok is voltak szép számmal. Mindenütt élénk beszélgetés folyt: ki hogyan repült ma, mit hibázott, hogyan fogja legközelebb csinálni... A rádió hangját teljesen elnyomta a sok fiatal torok.

— Egészen fiatal pilóta voltam még, amikor a levegőben először találkoztam az éjtszakával — válaszoltam Pistának, aki első éjtszakai repülésem történetét firtatta. — Akkor is egészen véletlenül.

— Egy februári napon azt a feladatot kaptam parancsnokomtól, hogy egy Udettel repüljek Szegedre, Pécsre, Mátyásföldre és vissza. Ez a négyszög közel 800 km volt, ami az Udet 120 kilométeres utazósebességét tekintve, azt jelentette, hogy a leszállásoknál csak éppen annyi időm van, amennyi a tartályok üzemanyaggal való feltöltésére elegendő. Nyolc óra állott rendelkezésemre az éjtszaka beálltáig.

— Az út szép, de rendkívül fárasztó volt. A 120 kilométeres döcögés az egyhangú, alföldi tájak felett végnélkülinek tűnt, a hideget is erősen éreztem a nyitott ülésben. Hiába volt rajtam báránybőr, a 12 fokos légáramlás előbb-utóbb eljutott a bőrömig. A közbeeső repülőtereken csak éppenhogy bekaptam valami meleget, rendes étkezésre már nem jutott időm, ha még aznap haza akartam érni.

— Mindezt azonban élvezettel csináltam végig, hiszen akkor még közel sem volt ilyen hosszú repülésem, meg aztán fiatalabb is voltam jó néhány évvel.

— Utolsó felszállásom előtt már nagyon számítgattam a távolságot és a repülési időt, de úgy ítéltem meg a helyzetet, hogy még sötétedés előtt háza fogok érkezni.

— Kelet felé repültem, kellemes volt, mert a lenyugvó nap nem sütött a szemembe. Balra tőlem lassan elmaradt a Mátra, azután a Bükk. Már a felszállás után éreztem, hogy ellenszelem van. Akkor, azok mellett a kis sebességek mellett még sokat számított az ellenszél. Az én 1000 méteres magasságomban, becslésem szerint 30—40 km/h lehetett a szél ereje, ami annyit jelentett, hogy 100 km-t nem 50 perc alatt, hanem 1 óra 15 perc alatt teszek meg s mivel az utam utolsó szakasza pont 200 km volt, teljes 50 perc késéssel kell számolnom.

— Miskolccal voltam egy vonalban, amikor a hátam mögött lement a nap. A havas táj mind szürkébb lett. Rövid ideig a felhők fodrain még tartotta magát egy lilás pír, de hamarosan az is elenyészett és a kontúrok kezdtek összeolvadni.

— Megnéztem a térképemet, ellenőriztem, hogy jó irányba repülök-e, az órámra is vetettem egy futó pillantást, azután összevágtam a fogaimat és előrenéztem a párás, esti horizont felé. A Tisza befagyott szalagja lassan mögém csúszott. Még 35 perc... Reméltem, hogy ezalatt nem lesz még teljesen sötét...

— Egy pillanatra megvillant bennem az a gondolat, hogy nem repülök tovább, hanem Miskolc irányába fordulok és ott szállok le. Miskolc valamivel közelebb volt hozzám és ami lényeges, nem ellenszélben, hanem hátszélben közeledhettem volna felé. Ha már elindultál, csináld végig... — torkolta le bennem a meg nem alkuvó fiatalság a józan ész tanácsát. Úgy okoskodtam, hogy mire Miskolcra beérnék, már addigra ott is sötét lenne, viszont ott igazán nagy volna a kockázat vakon kószálni a levegőben, mert a repülőtér fekvését alig ismerem; úgy emlékeztem, hogy a hegyek is elég közel fekszenek hozzá... Igen, gyerünk csak tovább, előre a jól ismert anyarepülőtér felé — adtam ki magamnak az utasítást és hogy lássam, pontosan tartom-e az irányt, ránéztem a műszerfal tetején elhelyezett iránytűre.

— Nagyon meglepődtem, mert az iránytűn már egyáltalán nem láttam a számokat. Arra természetesen nem számítottam, hogy a számokon a foszfor már meglehetősen öreg és ha teljesen besötétedik, eszeágában se lesz világítani! A Tisza fölött még rajta voltam az irányvonalon, de vajjon azóta pontosan tartottam-e az irányt? Ránéztem az órámra; már annak is alig láttam a mutatóit. Nagynehezen mégis megállapítottam, hogy a Tisza medre óta 5 perc telt el.

— Csak még egyszer megláthatnám az iránytű rózsáját — sopánkodtam, de hiába, mert ahhoz, hogy a számokat kibetűzhessem, egészen előre kellett

volna hajolnom, amihez viszont ki kellett volna oldanom a bekötőhevedereket. Ezeket azután már átfagyott ujjaimmal nem tudtam volna ismét összekapcsolni, márpedig a felől egyáltalán nem voltam biztos, hogy nem kényszerleszállás formájában fogok-e ma földet érni, esetleg koromsötétben, teljesen vaktában, benzinhiány miatt... Akkor pedig az életem függhet a jól összekapcsolt hevederektől. Igy tehát nem kötöttem ki magam és nem is tudtam megállapitani, hogy mit mutat az iránytű.

— Ismét kinéztem a gépből; alattam 1000 méteres fekete szakadék, alján nagy, sima részek, majd foltok, dudorok: talán tanyák vagy egy falu talán?... De az is lehet, hogy fehér szikes foltok egy legelőn...

— Hátranézek. Mögöttem az ég alja még kissé világos. Ott ment le az imént a nap. Tehát nagyjából jó irányt tartok. De csak nagyjából. 25—30 fokot ilyen felületes támpont alapján könnyen tévedhetek.

— Balra mögöttem komoran rajzolódik a derengő háttérre a Tokaji hegy különös kúpja. Megkisérlem lelki szemeimmel elképzelni a térképet. Igen... én most körülbelül itt repülhetek..., itt fekszik a Tokaji hegy..., erre folyik a Tisza..., öt, azaz most már körülbelül nyolc perccel ezelőtt Polgár fölött voltam..., az nyolcszor..., ah, dehogy nyolcszor..., kilencvenben a hatvan, az másfél, szorozva nyolccal, az tizenkettő... igen... körülbelül 12 kilométerre vagyok keletebbre a Tiszától. Az nem sok...

— A felhős égen valami világos folt dereng előttem. Pontosan a felső szárny jobbszélső, merevitő dúcánál. Nézem, mi lehet az? A folt mindjobban világosodik. De furcsa... A lassan vonuló páratömegeken keresztül most hirtelen előbujik a telihold vakitóan fehér képe. Megörülök. Most már semmi baj. Ha a hold végleg előbújik, a föld felületén majdnem olyan jól fogok tudni tájékozódni, mint nappal.

— Örömöm azonban alaptalan volt, mert a vastag felhők megint eltakarták a holdat. Utána még feketébb volt az éjtszaka. Elhatároztam, hogy közelebb ereszkedem a talajhoz. A magasságmérőmből se láttam már semmit és igy könnyen előfordulhat, hogy állandóan emelkedve a végén belekeveredem a felhőkbe. A föld közelében mégis jobban éreztem magam, a konturokat is jobban láttam, viszont annyira ismertem már ezt a sik vidéket, hogy összeütközéstől nem kellett tartanom.

— Már az órámat se láttam, próbáltam az időt rögziteni magamban, de tudtam, hogy ilyenkor az ember becslőképessége a legképtelenebb tévedésekre hajlamos.

— Ugy tünt, mintha félórák teltek volna el egymás után. A hideg éjtszaka fagyosan suhant hátra nyitott ülésem mellett. Sokszor annyira sötét volt, hogy azt se tudtam, vizszintesen állnak-e a szárnyak a horizonthoz képest.

— A teljes bizonytalanságtól végül mégis a hold mentett meg. Ha nem is bujt ki többé a felhők közül, szelid fényével mégis áttört rajtuk és egy halvány kis folt mindig ott játszott előttem a felső szárny jobbszélső, merevitő dúcánál. Igy tartottam az irányomat...

— Vajjon mennyi benzinem van még? — jutott eszembe a nyugtalanitó kérdés. Akkor már fogalmam sem volt arról, hogy valójában mennyi ideje lehetek levegőben.

— A tiszántúl időjárása mindig más, mint a Duna-Tiszaközé. Vajjon itt milyen légáramlásban repülök...? Fogalmam sincs. Hátha délies a szél? Igen, ha délies, akkor eltol északra és akkor a szétágazó vasútvonalakon végleg el fogok tévedni. Reméltem ugyanis, hogy a sötétség ellenére fel fogom fedezni azt a vasútvonalat, amely a várostól délre, szinte törés nélkül, egyenes irányban vezet. És akkor már el nem tévedek. De ilyen egyedülálló vasútvonal csak a várostól délre van. Mert attól északra három irányban is szét futnak a vonalak. Ilyen sötét éjtszakán csak a várostól délre vezető, jellegzetes vasútat választhattam tájékozódásom támpontjául. Igen, akkor tartsunk kissé délebbre, hogy ezt a jellegzetes vonalat minden bizonnyal el is érjük, — határoztam el magamban és a megvilágitott felhőfoltot átvittem a baloldalsó merevitő dúchoz. Vajjon most hány fokot helyesbithettem? — elmélkedtem magamban és elhatároztam, hogy másnap ki fogom számitani, hány foknak felel meg a két felső dúc közötti távolság.

— Már egészen alacsonyan jártam. Erősen figyeltem, nehogy elkapjak egy magas jegenyét, vagy egy alattomos gyárkéményt. Igy elég türhetően láttam a földet. Majdnem biztosan meg tudtam állapitani, mikor házak, tanyák fölött repültem el, mert jól láttam a halványan világitó ablakokat. Söt néha, mintha magasabb fák körvonalait is kivettem volna az egyhangú, fekete háttérből.

— Mennyi lehet a benzinem? — kisértett állandóan a nyugtalanitó kérdés. Most hirtelen úgy éreztem, hogy már régen túlrepültem azon az északdéli irányban vezelő vasútvonalon, s talán már megszállott területek fölött vagyok... Nem, azért ez mégis lehetetlen, hiszen benzinem addig már nem is lenne elegendő. De akkor vajjon hány percem van még hátra, ameddig gépem a levegőben tud maradni?

— Bevallom ekkor érkeztem el ahhoz a ponthoz, amikor elkezdtem komolyan nyugtalankodni. Jobbra balra forgattam a fejemet, igyekeztem valami támpontot találni a tájékozódáshoz, de egy-két kivilágitott tanyaház ablakán kivül csak a fekete éjtszaka ásitott egyhangúan, sötéten felém.

— Arcomon a bőr már egészen meg volt merevedve a jeges légáramlattól, az ujjaim vége pedig már régen fájtak a hidegtől. Kimondhatatlanul magamra utalva és egyedül éreztem magam ezekben a percekben. Végül is ráébredtem, hogy valamit határoznom, valamit tennem kell, ha nem akarom rábizni magam csupán a véletlen szerencse jóindulatára. Elhatároztam, nem várom meg mig a benzinem teljesen kifogy, hanem keresek magamnak egy olyan területet, amiről valószinünek látom majd, hogy törés nélkül rá tudok ereszkedni és ott le fogok szállni. Az ember addig ura gépének, amig a motor húz, ha a benzinem viszont már kifogyott, akkor oda kell leszállnom, ahol éppen földet érek.

— Lassú iven elkezdek fordulni balra és amint a fejemet forgatom, több fénypontot látok meg alig valamivel mögöttem. Csodálkozom, mert ezeket a fénypontokat látnom kellett volna, amikor fölöttük elrepültem. Most élesen bedöntöm a gépemet és a kivilágitott terület fölé repülök. Nem akarok hinni a szememnek: egy állomás. De hogy lehet az, hogy ezt az előbb nem láttam...? Egy vonat döcög be lassan az állomás épülete elé. A rejtély megoldódik, mert eszembe jut, hogy a vidéki állomásokat csak a vonatok beérkezése előtt közvetlenül szokták kivilágitani. Egészen alacsonyan húzok el az állomás fölött: „Ujfehértó“ — olvasom a megvilágitott feliràst. Fellélegzem és egyenesen északi irányba fordulok. mert most már tudom, hogy hol vagyok, tudom, hogy milyen irányba kell repülnöm, hogy repülőteremet elérjem. Most már csak a benzinem tartson ki hazáig...

— Ezután mind magasabbra emelkedtem és hamarosan megláttam keresett városom fényeit, átrepültem a házak fölött és mikor a repülőtér fölé érkeztem, az a kellemes meglepetés fogadott, hogy a repülőtér szélén vagy három teherautó fényszórói is égtek és jelezték nekem a leszállás irányát. Először elhúztam egész alacsonyan a repülőtér fölött, próbálgatva a köztem és a talaj között mindjobban csökkenő távolságot, azután nagy lélegzetet vettem és hozzáfogtam életem első éjtszakai leszállásához.

— Igy volt Pista — tértek vissza gondolataim a multból ismét a jelenbe. — Érdekes, szép, izgalmas emlék az elmúlt időkből ez az én első éjtszakai repülésem, az én első találkozásom az éjtszakával a levegőben.

Most vettem csak észre, hogy történetemet nem csak Pista hallgatta, hanem körülöttem még egész csomó szempár csillogott felém a kócos hajfürtök alól, a rádió is elhallgatott időközben, csak az asztal túlsó végén beszélgetett néhány kisebb csoport.

— Indul az autó! — kiáltott be valaki az étterem ajtaján.

Felálltam, elbúcsúztam azoktól a fiúktól, akik a Pilótaotthonban laktak és fentmaradtak éjtszakára a hegyen, azután kiballagtunk az épület elé, ahol az MSE. „Blitz“-e már járó motorral várt ránk.

Megráztam Pista kamaszosan fellémnyújtott vékony, kemény kezét; ő is ott lakott és nem jött le velünk.

— Szervusztok! Jó repülést! — és a „Blitz“ fényszórói imbolyogva belemartak a fekete levegőbe.

v. J. A.

(Folytatjuk)

Barangolás a légkör birodalmában

Írja: DÉSI FRIGYES

A hótakaró szerepe a ködképződéskor.

Az áramlási köd (advekciós köd) a sugárzási ködtől abban különbözik, hogy az áramlási köd keletkezése vízszintes légcserével kapcsolatos és ennek következtében kisebb-nagyobb szélsebesség is észlelhető. Moszkvában például átlagosan 5—12 m/sec szélsebességet mértek áramlási ködben, a maximum 18 m/sec volt. A ködképződést okozó lehülés abban a legalsó rétegben zajlik le, amely a hideg talajjal közvetlenül érintkezik. Az ilyen módon keletkezett lehülés — erős örvénylés (turbulencia) révén — aránylag gyorsan halad felfelé.

Moszkvában (1930—1934. években) az áramlási köd százalékos előfordulása 13.5%, azaz a ködös napok 13.5%-ban áramlási úton keletkezik a köd; leggyakrabban az október—március-időszakban fordul elő, májustól augusztusig egyetlenegyszer sem.

Az áramlási köd alábbi fajtái ismeretesek:

1. Trópusi levegő okozta köd. Ez a ködtípus a trópusokból eredő levegőre nézve jellemző. Akkor keletkezik, ha a trópikus levegő északabbra fekvő szélességek felé áramlik, mindinkább hidegebbre váló talaj felett. Ez a ködfajta nem nagyon sűrű, ámde gyakran szitálással jár együtt; télen a lehült szárazföldön jelentős mértékben megerősödhet.

2. Monsun-köd. Akkor keletkezik, ha a meleg, szárazföldről eredő levegő hidegebb tengerszín felett nyomul előre. Ez a jelenség csakis nyáron fordulhat elő. Kaliforniában, New-England partjain, Nyugat-Afrikában (bengáli köd) és Skandináviában. Oroszország Jeges-tengerén is nagy szerepet játszik. A nappali órák alatt a tengeri szél hatására a tengeren keletkezett köd átterjedhet a partvidékre is. Norvégia tengerén ez a ködfajta néha napokon át szinte megbénítja a hajóforgalmat. A köd átlagos magassága 300—400 m, igen kedvező légköri viszoanyok mellett: 700—800 m.

3. Tengeri köd. A nyilt tengeren akkor képződik, ha a melegebb tengerfelszín felett fekvő levegő hidegebb fölé áramlik. Az ilyesfajta ködök olyan területeken a leggyakoriabbak, ahol a tengerfelszínen nagy horizontális hőmérsékleti gradiensek vannak jelen, azaz ott, ahol a meleg és hideg tengeráramlatok egymással határosak. Késő ősszel és nyáron a tengerfelszín hőmérsékletkülönbségei különösképpen nagyok, mivel a délebbre fekvő áramlatok gyorsabban melegszenek, mint az olvadó jéghegyeket szállító északiak. A tengeri köd gyakorisága is ezen időszakokban a legnagyobb. Általában az egész év folyamán fellép, télen is, ebben különbözik a monszum-ködtől. A hírhedt Ujfundland-i köd is ehhez a típushoz tartozik s a hajózás szempontjából főként azért veszélyes, mert az északról jövő áramlatok — főleg az év első felében — jéghegyeket is sodornak magukkal. A Jeges-tenger ködfajtáinak zöme is ide sorolandó. Ha a sarkvidék sodródó jégtáblái és hegyei felett lehűl a levegő, a köd rendkívül erőssé és gyakorivá válik, különösen a nyári hónapokban (a maximum augusztusban van). Reggel a legsűrűbb.

4. Maritim-köd. Hideg évszakban, a sarkvidék tengeréről áramló levegőben keletkezik, ha az a meleg tengerről a hideg szárazföldre betör. Először a partok mentén képződik, ámde az előrenyomuló légtömegek nyomán a kontinensek belseje felé is, messze benyomulhat. Igen erős szél észlelhető a maritim-ködben. A levegő — nagy nedvességtartalma miatt — erősen kisugárzó, a talaj hűtő hatása igen nagy, a lehülést igen erős örvénylés továbbítja felfelé: valamennyi ok együttesen lehetővé teszi azt, hogy ez a ködfajta igen hatalmas méretekben bontakozhassék ki. A Moszkvát elárasztó áramlási ködök zöme ehhez a típushoz tartozik. A leggyakoriabbak télen, a májustól augusztusig terjedő időszakban teljesen hiányoznak. A téli hónapok folyamán az áramlási köd Moszkvában melegedést jelent; általában —2.5 és —3.0 fok közé esik az áramlási köd hőmérséklete. 1932 decemberében, amikor is 15 napon át észleltek áramlási ködöt Moszvában, a hőmérséklet havi középértéke csak —1.4 fok volt, holott Moszkva december havi hőmérsékleti átlaga — normális téli teorológiai kutatás (Petterssen, 1939).

Az áramlási ködfajták keletkezésének ismertetett feltételei mellett a hótakarók szerepét kell még bővebben részleteznünk, különben fejtegetéseink nem lennének teljesek. A hótakaróval kapcsolatos ködkeletkezési problémák megoldása még egészen újkeletű, csak néhány év előtt fejtette meg ezeket a meteorológiai kutatás (Pettersen, 1939).

A meteorológusok előtt ugyanis sokáig érthetetlen és megfejthetetlen rejtély volt a következő, igen meglepő tapasztalati tény: a hideg és hófedte szárazföldeken (Szibéria, Kanada) feltűnően kevésszer képződik köd, ha nedves, tengeri eredetű levegő áramlik a hótakaró felett. Sőt még derült ég és szélcsend mellett is elmarad a ködképződés.

Ezen furcsa jelenségnek magyarázata abban az okban rejlik, hogy víz felett a telített nyomás nagyobb, mint a jég felett. Mindenekelőtt tehát különbséget kell tennünk a víz- vagy a jégfelületre vonatkoztatott telítettség között. A jégfelület felett a telítési nedvesség (az a nedvesség mennyiség, amely már telítettséget okoz) kisebb, mint a vízfelület felett. Ez annyit jelent, hogy egy vízfelület — bizonyos feltételek mellett — még párolog, viszont — ugyanezen körülmények között — a jégfelület párolgása már megszűnt. Igy például a —5 fokos levegő 96% viszonylagos nedvesség mellett jégre vonatkoztatva már telített, a —25 fokos levegő már 78%, sőt a —50 fokos már 61% mellett is telített (jégre vonatkoztatva). Ennek következtében a légkörben — bizonyos viszonyok között — jégkristályok lebegnek, viszont a túlhűlt cseppecskék — ugyanezen feltételek mellett — már elpárolognak; a jégkristályok számára a levegő már telített, a cseppekre nézve viszont még telítetlen.

Ha tehát a hófelület fölött áramlo nedves tengeri levegő szublimációshőmérsékletére hül le, amely nagyobb, mint a telítésihőmérséklete, úgy a levegőben levő vízgőz megkezdi a hó- vagy jégfelületre való lecsapódását, tehát a ködképződés szempontjából veszendőbe megy. Szublimációnak nevezzük azt a folyamatot, amidőn a légnemű halmazállapotú anyag — a cseppfolyós halmazállapot kihagyásával — közvetlenül szilárd halmazállapotúvá alakul át. A szublimációshőmérsékleten a szublimáció már megindul. A jelen esetben a szublimáció, mivel a telítésihőmérséklet a nagyobb, csakis lecsapódást eredményezhet. Mindaddig, amíg ez a hőmérsékletkülönbség — a szublimációs- és a telítésihőmérséklet különbsége — növekszik (—10, —15 fok között éri el csúcsértékét), a ködképződést csökkentő effektus nő és a ködgyakoriság csökken. Az utóbbi azonban —15 fok alatt lényegesen már nem növekszik, mert a levegő (specifikus) nedvessége igen kicsiny ahhoz, hogy jelentős sűrűségű vízköd (vízcseppekből álló) képződjék. Ezzel szemben: további hőmérsékletcsökkenés mellett a jégkristályokból álló köd keletkeződésének valószínűsége — a légnedvességnek a kondenzációs magvakon történő közvetlen szublimációja révén — nő. —50 fokig keletkezhet jégkristályköd. A jégkristályködben a látás 1000 m-nél jelentősen kisebb lehet.

A hótakaró felett keletkező vízködre nézve a 0 fok körüli hőmérséklet a legkedvezőbb. Ez a megállapítás abban az esetben is érvényben van, ha a hótakaró olvad, ha tehát a léghőmérséklet a fagypont felett van. Minél nagyobb az olvadó hótakaró felett áramló nedves levegő hőmérséklete, annál nagyobb a telítésinyomása a jégre vonatkoztatottéhoz képest, tehát annál nagyobb mértékben csapódik le a ködképződés számára egyúttal veszendőbemenő légnedvesség. A viszonylagos nedvesség ezen folyamat alatt annál inkább eshet 100% alá, minél nagyobb a levegő és a hótakaró közötti hőmérsékletkülönbség, azaz: minél inkább 0 fok felett van a levegő hőmérséklete.

Ily módon hótakaró jelenlétében a vízköd gyakorisági maximuma a 0 fokos hőmérséklet mellett adódik és egy második csúcsérték — a jégkristályködre nézve — —45 és —50 fok körül. A közbeeső hőmérsékleti tartományban, azaz a nem túlságosan kemény fagyban, hótakaró jelenléte esetén a köd ritka jelenség és legfeljebb csak akkor keletkezik, ha a nedves, tengeri eredetű levegő áramlása olyan bőséges és olyan tartós, hogy a fönnebb tárgyalt ködmérséklő effektus elhanyagolható nagyságrendűvé válik.

VIHAR A HEGYEK KÖZÖTT

REGÉNY. ÍRTA: NAGY BÉLA.

(7)

Másnap délelőtt egyik barátnéja kereste fel a kormányzósági palotában. Ügyesen repülőtisztekre terelte a beszédet és megtudta, hogy délben társasgépkocsin jönnek be ebédelni. A gépkocsi ott áll meg a palota sarkán...

Mennyi ellentétes érzést, mily érzelmi viharokat elbír a női szív... Nadja, bár belsejét forró lázként gyötörte a bosszú gondolata hideg számítással, mosolygó arccal sétált le a palota előtti, virágbaboruló gyönyörű térre, amint a nap délelőttre futott. Mintha vidéki szemlélődő lenne, andalogva járkált fel és alá a palota árkádjai alatt és amikor a repülőtérről megérkezett a hatalmas „fliegerbusz" — ahogyan már a repülők külön tolvajnyelvén a társasgépkocsit hívják — egészen véletlenül úgy irányultak léptei, hogy a szép nem iránt egyébként sem érzéketlen repülőknek lehetetlen volt őt észre nem venniök.

A bajtársaival együtt érkező Laci szemét sem kerülte el a vonzó látvány és csakhamar álmélkodva eszmélt rá, hogy ez bizony a krisztusarcú pap leánya, akit ők annakidején a ruszin bálon megtáncoltattak s aki bizony nem túlságosan barátságosnak mutatkozott. Mégis, mikor most Laci — bajtársai nem kis irigységgel vegyes csodálkozására — odaköszönt neki, a leány ezt barátságosan viszonozta, úgy, hogy Laci sem állhatott ellen a kisértésnek és bajtársai sorától egy pillanatra megválva odament hozzá.

„Nadja! Micsoda meglepetés! Milyen régóta nem láttam itt városunkban. Hogy van, hol van, merre és mit tesz? — zúdította Laci a kérdések özönét a leányra.

„Csak véletlenül feljöttem a városba, sok elintéznivalóm akadt s közben meglátogattam itt egy barátnémat." — válaszolt Nadja. „És maga?"

„Én bizony ismét itt szolgálok. De mondja csak, nem érne rá véletlenül délután, nem találkozhatnánk valahol?" — kezdődött meg Laci ostromának „felderítése".

Felesleges mondanunk, hogy Nadja — ismét csak véletlenül — rá is ért és így délutánra megbeszéltek egy találkozót az ismert helyi cukrászdában.

IX.

A találkozás igen barátságos hangulatban indult. Pontosan érkezett meg Laci és nem váratott magára a szép ruszin leány sem. Nadja szinte örült magában, hogy aránylag ilyen jól indul a dolga, bár soha nem tudott magában leküzdeni valami furcsa, idegenkedő érzést, valami belső sugallatot, ami egyre csak azt ismételte, „ezt nem kellene megtenned, vajjon illik-e hozzád az ilyesmi?"



A fiú kedves volt, amenynyire csak lehetett s a leány feltűnő szépsége csak tüzelte őt. Nadja is kedvét lelte a beszélgetésben, bár maga is érezte, hogy kitűzött céljától egyre messzebbre kerül.

Különösen mély benyomást keltett benne, mikor Lacitól elválaszthatatlan barátja iránt érdeklődve, megtudta, hogy az már bizony régen lezuhant a hegyek között és életét vesztette. Az ő hegyei, a „ruszin" Kárpátok bércei között lehelte ki lelkét...

Nadja felriadt merengéséből, nagynehezen erőt vett magán és engedett Laci unszolásának, hogy minél több krémest vegyen tányérjára.

Pista szomorú végzete teljesen felborította terveit. Már nem érezte olyan biztosnak magát, a hadapród árnya folyton elébe tolakodott, amikor a magyarok elleni gyűlölete felszínre akart törni. S itt van a másik, a Laci: olyan kedves vele, olyan elragadóan duzzad a jókedvtől, hogy szinte hálátlanság lenne őt oly rútul eszköznek felhasználni. Ehhez aljas természet kell, nem az övé..

S míg ezek a gondolatok játszódtak le benne, mosolygó arcot erőltetett magára, hogy Laci gyanuját fel ne keltse. Elmondta már, hogy tanítónő egy kis eldugott faluban. Laci buzgón fel is jegyezte címét. Beszélt a havasok gyönyörű világáról és a gyermekek lelkében élő kis világról s Laci szomjúhozva leste ajkairól a szavakat. Vak is látta, hogy a gyerek fülig szerelmes belé...

Nadja is érezte és ez zavarta... Gyönge próbálkozás volt tehát, amikor Lacira és beosztására terelte a beszédet. Laci nevetve hárította el a kérdést:

— Mit érdekli magát most ez egy kis eldugott faluban. Repülők és most már tudom azt is, hogy ki lesz az óranggyalom. Ugye, az lesz?

Nadja nem kísérletezett tovább. Engedelmesen válaszolt Laci kérdéseire.

— Miért nem akart csárdást táncolni velem azon az emlékezetes Szilveszteren?

— Mert gyűlöltem a magyarokat és nemzeti táncukat!

Maga is elcsodálkozott, hogy »gyűlöltem«-et, mult időt mondott. Laci pedig tovább csacsogott a fülébe.

— Látja, Nadja, nem vagyunk mi olyan rosszak, amilyeneknek lefestenek bennünket ellenségeink. Most a szerbek ellen kell harcolnunk, pedig mennyi közös nagy emberi vonásunk van. Egy pár angol pénzen és orosz segítség ígéretével megvesztegetett politikus ellenünk állította őket s most újra gyűlölnünk kell egymást, pedig milyen szép lett volna a nemrég kötött örök barátság. Így vagyunk magukkal is. Mi a baráti segítő kart hoztuk s a legtöbb helyen mégis megnemértést, sőt halálos gyűlöletet találtunk. Pedig hamarosan meg kell fognunk egymás kezét, hogy a reánk zúduló orkán külön-külön el ne söpörjön bennünket!

Nadja fogékony lelke tágra nyílt Laci szavai előtt.

— Az oroszokhoz akarnak talán tartozni? Nem elég elrettentő példa maguk részére a lengyelországi ukránok balsorsa? Papjaikat, tanultabb embereiket a bolsevista-zsidó terroristák egymásután hurcoltatják el és végtelen nyomort, vallástalanságot árasztanak mindenfelé. Az ember állattá süllyed náluk. Ez a puszta valóság Oroszországról... Hát akinek ez kell, menjen csak oda, de aki emberi életet óhajt élni, ragadja meg baráti jobbunkat és segítsük egymást boldogabb jövőre ebben a tejjel-mézzel folyó Kánaánban!

Nadja egész lelke fel volt kavarva. Pista szavai azon a Szilveszteren mégsem hullottak terméketlen talajra és Laci most jótékony erővel táplálta a tudat alatt rejtőző érzéscsírát. A leány nem ilyennek képzelte a találkozót...

Karórájára pillantott és zavart színlelve felállt.

— Már nyolc óra, mennem kell!

— Hogy repül az idő! Kedves Nadja, ne rontsa el ezt az örömnapot azzal, hogy elrohan tőlem!

— Ne legyen telhetetlen. Mennem kell!

— Elkísérhetem?

— Miért ne!

Laci fizetett, felsegítette Nadja kabátját, felvette a saját köpenyét és eltávoztak. Az út rövid volt, pedig mennyi mondanivaló lebegett Laci ajkán.

(Folytatjuk)

Szerkesztői üzenetek

Helyreigazításképpen közüljük, hogy a január 15-i számunkban vitéz Molnár János világháborús pilótánkról közölt rajz nem a kép alatt feltüntetett Anderle Károly, hanem Ruttkai őrvezető müve.

Ifj. Bihary Mihály, Komárom-Észak. 1. Ju. 88. A—4. 2. A lapunkban most megjelenő: Ismerjük meg a repülőgéptípusokat cikksorozat keretében sor kerül az angolszász nehézbombázók ismertetésére is. 3. Egyelőre még nem állnak pontos adatok rendelkezésünkre az újabb szovjet géptípusokról. 4. A Me. 109. G a 109. F továbbfejlesztése. Legnagyobb sebessége 620 km/óra, egyéb adatai egyeznek elődjével. Egy részüknek túlnyomásos vezetőfülkéje van.

Többeknek. Tekintettel arra, hogy most kapott értesüléseink szerint a német Kriegsflugzeuge típuskönyvecske újabb kiadásának Magyarországra érkezése egyelőre teljesen bizonytalan, szerkesztőségünk könyvosztálya a könyv beérkezéséig — melyet idejében jelezni fogunk — semmiféle előjegyzést nem fogad el.

Katona Sándor, Alsószeli és többeknek. Bisits Tibor: Légihaderőnk c. típuskönyve kifogyott. Tudomásunk szerint előkészületben van az új kiadás, melynek megjelenéséről értesíteni fogjuk olvasóinkat. Addig nem fogadunk el előjegyzéseket.

Perecsényi László, Szeged. Az Ismerjük meg a repülőgéptípusokat c. cikksorozatban az összes hadviselő hatalmak valamennyi használatos harcigépét ismertetni fogjuk, típus, illetve alkalmazás szerinti csoportosításban.

Fejes József, Budapest. Legfeljebb 2—3 teher- vagy csapatszállító vitorlázógépet lehet vontatni motorosgéppel. A legtöbb eddig 5 együléses vitorlázógép volt, melyet a vontatógép elbírt.

Felelős szerkesztő és kiadó:
JÁNOSY ISTVÁN
FŐSZERKESZTŐ

MAGYAR SZÁRNYAK
megjelenik havonta kétszer
*minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre **24 pengő**. Vállalatok, nak, jogi személyeknek évi 50 pengő. Egyes szám ára **1 pengő**. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII., Király-u. 93. sz. Telefon: 222—422. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.*

Kéziratokat és fényképeket nem őrzünk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.

441127 — Athenaeum Irodalmi és Nyomdai Rt. mélynyomása. Felelős: Kárpáti Antal igazgató.